

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 10

SEPTIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1917



VOLUME LII.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SEPTIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1917.

A

A

E

F

G

G

H

I

M

Mc

N

O

P

Q

S

T

U

V

W

Y

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME I.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1916, volume I, parties a, b et A à K; volume II, parties L à U; volume III, parties V à Z; volume IV, partie ZZ. Présenté par sir George Foster, le 19 avril 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présentés le 1er février 1917, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918 et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 31 janvier1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 5 février 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918. Présenté le 17 août 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 25 janvier 1917, par sir Thomas White.
Pas imprimée.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915. Présenté le 25 janvier 1917, par sir Thomas White. .*Pas imprimé.*

VOLUME 3.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 27 juillet 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie II.—Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis. Présenté le 25 janvier 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie III.—Commerce du Canada avec l'Angleterre et les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté le 4 juin 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce. Partie V.—Statistiques des grains compilées par la division d'inspection du ministère à Ottawa pour l'exercice clos le 31 mars 1916, l'année de la récolte finissant le 31 août 1916 et la saison de navigation se fermant le 1er décembre 1916 et rapport de la Commission des grains. Présenté le 8 juin 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1916 et estimations pour l'exercice 1917-18. Présenté par sir George Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 29 janvier 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 26 janvier 1917, par l'honorable sir James Lougheed.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 8—*Suite.*

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1915-16 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 31 janvier 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

(Ce volume est relié en deux parties.)

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Volumes I, II et III. Présenté le 13 août 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1915. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1915. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1916. Présenté en 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 10.

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice du 1er avril 1915 au 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1916. Présentée le 7 mai 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 24 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

20*c*. Onzième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 25 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*g*. Rapport de la Commission royale chargée d'étudier le problème général des transports au Canada, comprenant le rapport de sir H. F. Drayton et de M. W. M. Acworth, le rapport de M. A. H. Smith et les appendices A et B, soit un rapport sur l'évaluation du réseau du chemin de fer *Canadian Northern* et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par M. Geo. F. Swain, I.C. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

21. Quarante-neuvième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16.—Marine. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1916. Présentée le 4 septembre 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-neuvième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté le 19 avril 1917 par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 1er février 1917, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1915-16. Présenté le 19 juin 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Rapport sur les levés hydrométriques (jaugeage des cours d'eau), pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

25*d*. Quinzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.. .. .. *..Pas imprimé.*

25*e*. Levés hydrométriques de la Colombie-Britannique pour l'année civile 1915 (Ressources hydrauliques, Doc. No 18 de la division des forces hydrauliques du Dominion, ministère de l'Intérieuer.) Présentés le 5 juillet par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrométriques du Manitoba pour l'année civile 1915. (Ressources hydrauliques, Doc. No 19 de la division des forces hydrauliques du ministère de l'Intérieur.) Présentés le 7 juillet 1917 par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile 1916. Présenté le 28 août 1917, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1913. Présenté le 19 avril 1917, par sir Robert Borden.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 18 août 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1916. Présentée en 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Huitième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 juillet 1917, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté en 1917...*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 20.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du Conseil de la Milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 3 février 1917, par sir A. E. Kemp.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Neuvième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1917, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Douzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 21.

38. Rapport du Service naval, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*a*. Supplément au sixième rapport annuel du Service naval, division des pêcheries—Biologie canadienne 1915-16. Présenté le 4 juin 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*b*. Conservation du homard en Canada, par A. P. Knight, M.A.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-neuvième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1915-1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21—*Suite.*

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 19 janvier 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

41. Copies des décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. No 1719, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre.

C.P. No 2576, 21 octobre 1916,—Concernant la nomination de Hugh Clark, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Bruce-Nord, aux fonctions de sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1720, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1730, 19 juillet 1916,—Concernant la nomination de Fleming Blanchard McCurdy, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Shelbourne et Queen, aux fonctions de secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 2651, 28 octobre 1916,—Concernant l'institution à Londres d'un ministère chargé de l'administration des forces canadiennes d'outre-mer, et de la direction et du contrôle des dépenses d'outre-mer en ce qui concerne ces troupes.

C.P. No 2656, 31 octobre 1916,—Concernant la nomination de l'honorable sir Georges Halsey Perley au poste de ministre des forces militaires canadiennes d'outre-mer dans le Royaume-Uni. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42. Documents relatifs à la conférence impériale de guerre, 1917. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42*a*. Copie d'un document parlementaire (Cd 8566) contenant des extraits des délibérations de la Conférence impériale de guerre, 1917, et les documents soumis à la Conférence. Présentée par sir Robert Borden, le 15 juin 1917.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

43. Copies des décrets du Conseil suivants:—

C.P. No 64-15-25, 29 juin 1916,—Autorisant la mise à sa pension de M. Silas Blair Kent, fonctionnaire dans la subdivision B de la première division, employé comme préposé en chef au service des primes de pêche dans le ministère du Service de la Marine.

C.P. No 3192, 30 décembre 1916,—Règlements régissant le paiement de l'allocation de séparation pour les membres de la Marine Royale Canadienne et de la réserve de la Marine Volontaire Royale Canadienne.

C.P. No 3108, 19 septembre 1916,—Règlements régissant le paiement de "solde de commandement" aux officiers chargés d'un "service spécial", etc., dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2942, 29 novembre 1916,—Règlements régissant le paiement de solde fiscale prolongée dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2442, 11 octobre 1916,—Modifications apportées au décret du conseil C.P. No. 1334, du 3 juin 1916, décrétant le chiffre des pensions pour les forces militaires et navales du Canada.

C.P. No 2130, 9 septembre 1916,—Règlement régissant le recrutement de la réserve volontaire royale canadienne pour service dans la Marine Royale.

C.P. No 1939, 18 août 1916,—Décret édicté en vertu de la Loi des Mesures de guerre, 1914, pour prévenir le danger de recevoir en Canada des personnes de nationalités ennemies se faisant passer pour neutres.

Présentées par l'honorable M. Hazen, 22 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

43*a*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 942, daté le 5 avril 1917, relatif aux règlements qui régissent le paiement de l'allocation de séparation dans la Marine Royale Canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1917.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

43*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1397, daté le 21 mai 1917 :—Règles et règlements applicables aux personnes qui sont employées dans toute bâtisse, ou sur tout quai, etc., là où se manipulent des munitions, etc., ou qui se trouvent dans le voisinage rapproché de ces endroits. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 14 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

43*c*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 1576, daté le 11 juin 1917 :—Règlements établissant le grade de premier commandant de navire et de commandant de navire dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 20 juin 1917. *Pas imprimée.*

43*d*. Copie du décret du conseil, C.P. 69/1774, en date du 28 juin 1917. renfermant les règlements pour le paiement de l'allocation des spécialistes de la R.V.C.M.R. et de la R.V.C.M.R., division d'outre-mer. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 9 juillet 1917. *Pas imprimée.*

43*e*. Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. No 1783, en date du 29 juin 1917 :—Règles et règlements pour le paiement, les allocations et les pensions du Service naval.

Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. 1871, en date du 6 juillet 1917 :—Amendement aux règlements pour le paiement d'allocations de séparation pour les personnes dont ceux qui sont dans le service actif dans le Service naval sont les soutiens.

Présentées par sir James Lougheed, le 12 juillet 1917. (Sénat.) *Pas imprimées.*

43*f*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 1993, du 17 juillet 1917 :—Tableau des allocations de suffisance pour les officiers et les matelots du service naval, quand ils voyagent en mission officielle.—Extrait du décret du conseil, C.P. No 1994, du 17 juillet 1917 : Tableau des allocations pour logement, provisions, chauffage et éclairage, pour les officiers et matelots du Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 août 1917. *Pas imprimé.*

43*g*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 2105, daté le 9 août 1917.—Modifications apportées aux règlements régissant la solde, les allocations et le chiffre des pensions des officiers, officiers à brevet et matelots invalidés, etc., ayant appartenu au Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

43*h*. Extrait du décret du Conseil (Défense du Canada") C.P. No 2277, en date du 17 août 1917. Modifications concernant le Service naval. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

43*i*. Extrait du décret du Conseil No C.P. 2433, en date du 1er septembre 1917 : Règlements *re* solde et allocations aux officiers et soldats après leur libération du service naval canadien. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

44. Correspondance relative au retrait de la carabine Ross comme arme de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Robert Borden, le 22 janvier 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

45. Rapport de la Commission des achats de guerre, pour la période écoulée depuis sa constitution, le 8 mai 1915, jusqu'au 31 décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Copies des décrets du conseil concernant l'établissement d'un Bureau du Service national du Canada, et la nomination des titulaires qui le composent, en conformité des stipulations de la Loi des Mesures de guerre, 1914. Présentées par sir Robert Borden, le 23 janvier 1917.... .. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

47. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et l'*Acadia Coal Company,* relativement à la location du chemin de fer dit *Vale Railway.* Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay, la Compagnie *Quebec Railway, Light and Power,* la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, et la Compagnie *Quebec Railway, Light, Heat and Power,* concernant l'acquisition par le gouvernement des dites voies ferrées. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

48*a*. Copie de toutes les procédures en cour d'Echiquier du Canada, et du jugement du juge Cassels dans l'affaire de l'adjudication en la matière du chemin de fer Québec et Saguenay, du chemin de fer Québec et Montmorency, et du Lotbinière et Mégantic. Présentée le 21 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. .. *Pas imprimée.*

48*b*. Copie du jugement rendu par le juge Cassels, le 24 janvier 1917, en la matière de la fixation du prix à payer par le gouvernement pour (*a*) le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, (*b*) le chemin de fer Québec et Saguenay, (*c*) le chemin de fer Lotbinière et Mégantic, sous l'empire du Statut de la dernière session, chapitre 22, 6-7 George V. Présentée le 27 juin 1917. *M. Graham*.. .. .. *Pas imprimée.*

49. Sommaire des mandats du Gouverneur général, émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1916-1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

49*a*. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis l'ajournement du parlement en février 1917. Présenté par sir Thomas White, le 24 avril 1917.. .. .. .. *Pas imprimé.*

50. Copie des modifications apportées aux règlements régissant la radiotélégraphie depuis le 1er août 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 25 janvier 1917.
Pas imprimée.

50*a*. Copie de la modification apportée à l'alinéa (*d*) de l'article 104 des Règlements de la radiotélégraphie: Régie des stations navales dans un havre canadien. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

50*b*. Modification des règlements concernant la radiotélégraphie édictés par le ministre du Service de la Marine, en vertu de l'article 11, chapitre 43, 3-4 George V, Loi du Radiotélégraphe. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 19 avril 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

51. Sommaire des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues diverses" du 1er avril 1916 au 18 janvier 1917, en conformité de la Loi des Subsides de 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

52. Relevé des emprunts temporaires, lancés depuis le 1er avril 1916 jusqu'au 18 janvier 1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

53. Rapport et relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, compulsés jusqu'au 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

54. Relevé des recettes et des dépenses de la Société royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. *Pas imprimé.*

55. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, à la date du 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

56. Relevé des allocations de pension et de retraite dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1916, faisant connaître les nom, grade, appointements, service, allocation et cause de la mise à la retraite de chaque personne mise à sa pension ou à sa retraite;—indiquant de plus si la vacance a été remplie par avancement ou par une nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

57. Relevé en conformité de l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

58. Règlements édictés en vertu de la "Loi des insectes destructeurs et autres fléaux", article 9, chapitre 31, 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 26 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimés.*

59. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1916, avec la liste de leurs rémunération et frais de route, en vertu des Statuts Revisés du Canada, chap. 92, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 26 janvier 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

VOLUME 21—*Suite.*

60. Copie des témoignages entendus par l'honorable sir Charles Davidson, chevalier, commissaire chargé de faire une enquête relativement aux achats faits par le gouvernement et pour le compte du gouvernement du Canada, d'armes, de munitions, d'équipements, de matériaux, de chevaux, de provisions et autres articles pour les fins de la guerre actuelle, ainsi qu'aux dépenses et paiements faits ou convenus à cet égard; en même temps que le rapport du même commissaire au sujet de la vente de munitions pour armes portatives; de l'achat de sous-marins et d'étoffe pour uniformes (*Auburn Woolien Mills Co.*). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 30 janvier 1917.. ..*Pas imprimée.*

61. Rapport soumis par l'officier en charge du Bureau canadien des archives de guerre, à Londres, Angleterre, au très honorable sir Robert Borden, G.C.M.G., M.P., premier ministre du Canada, touchant le travail accompli par le Bureau canadien des archives de guerre, depuis son institution jusqu'au 11 janvier 1917. Présenté par sir Robert Borden, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

63. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (22 janvier 1916), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 31 janvier 1917. *Pas imprimé.*

64. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, Loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

65. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 19, 1-2 George V, Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

66. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière à la Pluie". Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

67. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

68. Relevé faisant connaître toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année écoulée entre le 1er octobre 1915 et le 30 septembre 1916, ainsi que les noms des acheteurs, en conformité des Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimé.*

69. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des Terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

70. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Excellence le Gouverneur général le 29 novembre 1916, autorisant la révocation des arrangements conclus entre le gouvernement du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, relativement au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans ces provinces. Présentées par sir Robert Borden, le 1er février 1917.. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

VOLUME 21—*Suite.*

70*a*. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., au sujet de la révocation des arrangements qui avaient été conclus entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces de la Saskatchwan et de l'Alberta, quant au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 1er juin 1917. *M. McCraney.* *Pas imprimée.*

71. Réponse à ordre de la Chambre du 20 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la nomination de M. Alfred Gravel, commissaire du havre de Québec, et concernant tout autre candidat à la charge de Commissaire du havre de Québec pour représenter la rive sud. Présentée le 2 février 1917. *M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

72. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 2 février 1914,—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance, requêtes, télégrammes et autres documents, pour la période 1885-1914, se rapportant en quelque manière que ce soit à la prohibition de l'exportation du saumon *sockeye* en dehors des limites de la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 2 février 1917. *M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

73. Septième rapport annuel de la Commission de conservation, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 5 février 1917. *Pas imprimé.*

74. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier dernier pour copie de la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada, le Très honorable sir Robert L. Borden, et le leader de la loyale Opposition de Sa Majesté au Canada, le Très honorable sir Wilfrid Laurier, au sujet de la prolongation du terme du présent Parlement durant la guerre, du 3 novembre 1915 au 3 janvier 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

75. Etat détaillé de tous les rabais et remboursements de taux ou droits pour l'exercice financier terminé le 31 mars. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

75*a*. Etat supplémentaire des rabais et remboursements de taux et droits, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

76. Ordonnances du territoire du Yukon, adoptées par le conseil du Yukon en 1916. (Sénat.) *Pas imprimées.*

76*a*. Sommaire des décrets du conseil édictés sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

76*b*. Sommaire des décrets du conseil édictés en l'année 1917, sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada; "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présentée par l'honorable M. Sévigny, le 5 juillet 1917.. ..*Pas imprimé.*

77. Copie d'un extrait du décret du Conseil No 43/263, du 27 janvier 1917, autorisant des règlements déterminant l'octroi d'allocations aux officiers comptables (du service de la Marine royale canadienne) des navires d'emmagasinage et d'entreposage, en conformité des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

78. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance concernant l'institution d'une commission chargée de faire une enquête au sujet de la situation financière et économique des chemins de fer canadiens; aussi, les noms des commissaires, le chiffre de leur rémunération, les noms des secrétaires et des ingénieurs nommés par eux ou par la commission et le chiffre de la rémunération accordée à ces secrétaires et ingénieurs. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.* *Pas imprimée.*

79. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de M. H. D. McKenzie, contremaître mécanicien, à Stellarton, sur la ligne du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 6 février 1917. *M. Macdonald. .Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

80. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître la quantité de marchandises et colis qui a été transportée par le *Grand Trunc Pacific Railway* entre Lévis et Moncton, depuis que cette partie du chemin de fer a été exploitée conjointement avec le réseau des chemins de fer du gouvernement. Présentée le 6 février 1917. *M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant,—

1. Combien il y a, dans le ministère de l'Intérieur, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur;

2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires;

3. Quel est le salaire de chacun d'eux;

4. Depuis combien de temps chacun d'eux a été employé dans ce ministère;

5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu.

Présentée le 6 février 1917. *M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre de la Chambre du 15 mars 1916,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les provinces en vue de coopérer d'une manière plus efficace à l'encouragement de l'immigration et de la colonisation, commençant par une lettre du ministre de l'Intérieur aux premiers ministres des provinces en novembre 1917. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

83. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat faisant connaître,—

1. Quels sont les noms des personnes nommées à quelques fonctions dans le service de l'Immigration dans la cité de Montréal depuis le 1er octobre 1911; quel était leur salaire au moment de leur nomination et celui qu'elles reçoivent présentement;

2. Quels sont, parmi ces employés, ceux à qui il est accordé des dépenses de voyage ou autres, et combien leur a été payé de ce chef depuis leur nomination.

Présentée le 6 février 1917. *M. Lachance*. . . . . *Pas imprimée.*

84. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître les quantités de bois coupé, et les droits de coupe versés à cet égard, sous l'empire des conditions du permis de coupe ou de vente accordé par le ministère des Affaires des Sauvages à M. Arthur Webber, le dit bois provenant de terres situées près de Ship-Harbour-Lake, comté de Halifax; y compris le nom ou les noms de tous les inspecteurs des coupes de bois effectuées sur les dites terres des sauvages en vertu du dit permis de coupe ou de vente;—aussi, copie de tous les rapports en la matière faits par ces inspecteurs. Présentée le 6 février 1917. *M. McLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

85. Réponse à adresse du Sénat du 12 mai 1916,—Copie du rapport spécial de la Commission royale qui s'est occupée des affaires des sauvages de la réserve de Kitsilano, ainsi que de l'arrêté ministériel pris le 28 mars 1916, et de tous autres documents et de toute correspondance touchant ce rapport. . . . . *Pas imprimée.*

86. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux invitant ceux-ci à prendre part à une conférence aux fins d'élaborer les mesures à prendre en faveur des soldats revenus de la guerre. Aussi, copie des procès-verbaux des séances de la conférence qui s'est tenue à Ottawa le 10 janvier en la matière. Présentée le 7 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier,—Copie de toute correspondance échangée entre l'un ou l'autre des membres du gouvernement et sir Thomas Tait en ce qui concerne sa nomination comme membre de la Commission du Service national, et sa démission subséquente. Présentée le 7 février 1917. *M. Graham.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. Murray, secrétaire de l'Association des manufacturiers, et l'un ou l'autre des ministres, ou sir Thomas Tait, en sa qualité de président de la Commission du service national, touchant la question de sa nomination au poste de secrétaire de cette commission. Présentée le 1er juin 1917. *M. Graham*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

88. Correspondance entre le premier ministre et le chef de l'opposition au sujet de l'institution d'une Commission parlementaire du Service national. Présentée le 7 février 1917, par sir Robert Borden.. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

89. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, lettres, télégrammes, rapports, etc., touchant la fermeture du bureau de poste de Canard et Splitlog, et l'ouverture du bureau de poste de Loiselleville, dans le comté d'Essex, ainsi que tous les documents et requêtes au sujet de l'établissement de routes postales rurales ayant pour point de départ Loiselleville. Présentée le 7 février 1917. *M. Wilcox.* *Pas imprimée.*

90. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur général spécial du service médical de la force expéditionnaire canadienne, daté de Londres, Angleterre, le 20 septembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90*a*. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par une commission d'officiers présidée par le chirurgien général sir William Baptie, K.C.M.G., C.B., V.C., daté de Londres, Angleterre, le 22 décembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90*b*. Copie du rapport intérimaire du chirurgien général G. C. Jones, directeur du service de santé, en réponse au rapport sur le service de santé de l'armée canadienne par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur-général spécial du service de santé des forces expéditionnaires du Canada, daté de Londres, le 28 septembre 1916. Présentée par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la fermeture de l'agence de la Marine à Pictou, l'automne dernier, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 19 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé faisant connaître combien de chevaux ont été achetés en Canada, pour des fins militaires au cours de chacune des années 1914, 1915 et 1916 (*a*) pour les troupes canadiennes; (*b*) pour l'armée britannique, et (*c*) pour la France et les autres alliés; quelle somme a été payée pour ces achats en chacune des années, et pour chacun des pays susdits. Présentée le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—1. Relevé faisant connaître les noms, l'adresse de résidence et l'occupation antérieure de tous les censeurs, déchiffreurs de dépêches ou de tout autre employé du gouvernement qui ont été en charge des différentes stations du Câble dans la Nouvelle-Ecosse durant l'année civile 1916; 2. les noms des personnes qui ont respectivement recommandé chacun de ces employés, et 3. quel salaire a été payé à chacun de ces employés pour l'année civile 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

94. Copie des ordres généraux de la Milice promulgués entre le 30 décembre 1915 et le 8 février 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1915,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Frank Dunlop, de Granes-Point, à Sydney-Mines, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., et état détaillé des dépenses de l'enquête tenue en cette matière. Présentée le 19 avril 1917. *M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Réponse à ordre de la Chambre du 3 avril 1916,—Etat indiquant,—1. Quels sont les noms des personnes qui composent le personnel du bureau du Haut Commissaire du Canada à Londres; 2. Si quelques-uns de ces fonctionnaires sont nés en Canada et leurs noms; 3. S'il est vrai, comme la chose a été dite, que le Canada est la seule des possessions britanniques qui n'emploie aucun de ses indigènes dans le bureau de son Haut-Commissaire. Présentée le 19 avril 1917. *M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

97. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 22 février 1915,—Copie de tous décrets du Conseil, mémoires, correspondance ou documents, en la possession du gouvernement ou de quelqu'un des ministères, concernant le trafic du poisson séché et des vins entre le Portugal et le Canada. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé, sous forme de tableau, des divorces accordés par le Parlement du Canada depuis 1867. Présentée le 19 avril 1917. *M. Lemieux*.......................................*Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant le contrat pour le transport de la malle de Tatamagouche à New-Annan et Tatamagouche-Mountain, comté de Colchester. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*......................*Pas imprimée.*

100. Copie de la nouvelle règle qui remplace la règle 236 des Règles et ordonnances générales qui régissent la pratique et la procédure à suivre dans la cour de l'Echiquier du Canada, adoptée le 16 février 1917. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. *Pas imprimée.*

100*a*. Copie des règles et ordonnances générales actuellement en force au sujet de la pratique et de la procédure dans la cour de l'Echiquier du Canada.—Aussi,—Copie de l'ordonnance générale concernant les honoraires et frais dans la cour de l'Echiquier, dans l'exercice de sa juridiction, à titre de cour de l'Amirauté. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 3 mai 1917......................................*Pas imprimée.*

101. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé fournissant une liste de toutes les personnes employées au cours de l'année 1916, dans la remise à locomotives des chemins de fer du gouvernement, à Pirate-Harbour, N.-E., comme serre-freins, télégraphistes, nettoyeurs et tâcherons, avec mention de la date de leur nomination et la durée de leur emploi, respectivement; aussi, le salaire mensuel de chacun de ces employés. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*..............*Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande et la nomination d'un bureau de conciliation pour les employés de l'*Acadia Coal Co.,* au printemps de 1916, des délibérations du dit bureau et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*..................................*Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, de quelque nature que ce soit, télégrammes, correspondance, etc., échangés entre toute personne ou toutes personnes et le ministère du Travail ou tout autre ministère du gouvernement au sujet des différends industriels survenus à Thetford-Mines, P.Q.;—aussi, copie de toute la correspondance échangée entre les différents ministères du gouvernement à ce même sujet. Présentée le 19 avril 1917. *M. Verville*..*Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande d'un bureau de conciliation en vertu de la Loi des différends industriels et le refus de l'accorder aux employés de chemin de fer du Canada à Pictou qui faisaient partie de l'Union des débardeurs à Pictou pendant l'année 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*..*Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie des contrats conclus entre le gouvernement et la *P. Lyall and Sons Construction Company,* pour la reconstruction de l'édifice parlementaire. Présentée le 20 avril 1917. *M. Murphy.* *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

106. Copie du décret du conseil No 1062, 16 avril 1917, ordonnant que le blé, la farine de blé et la semoule soient inscrits sur la liste des marchandises qui peuvent être importées en Canada franc de droit de douane. Présentée par sir Thomas White, le 20 avril 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

107. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant s'il est à la connaissance du gouvernement qu'il se serait présenté dans le service militaire des cas où des

VOLUME 21—*Suite.*

soldats après enrôlement ont obtenu congé pour aller travailler aux récoltes et ont été blessés accidentellement pendant ce congé, et par suite de ces accidents ont dû s'endetter pour frais d'hôpital, retournant ensuite à leur service militaire et renvoyés à cause des blessures reçues comme il est mentionné ci-dessus; si les demandes ont été faites au sujet des dépenses d'hôpital; si le gouvernement a admis la validité des demandes de cette nature; si non, sur quels motifs le refus a été basé; quelles mesures ont été prises à cet égard; si, en de telles circonstances, la personne enrôlée n'a pas droit à sa solde jusqu'au moment de son renvoi du service ainsi qu'au paiement de son compte d'hôpital. Présentée le 20 avril 1917. *M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie d'une communication de la part du sous-ministre de la Milice et de la Défense, au sujet de la valeur de l'équipement désigné sous le nom d'équipement *Oliver*, fourni aux soldats canadiens qui ont fait la traversée en Angleterre depuis le commencement de la présente guerre. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 avril 1917..*Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 20 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 24 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont leurs noms, la date de leur nomination et leur grade; 3. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou parents. Présentée le 31 mai 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*c*. Réponse rectifiée à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou aux parents respectivement. Présentée le 14 juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelles sommes ont été contribuées au Fonds patriotique canadien, au 31 décembre 1916, et quelles sommes ont été promises, pour 1917, par les différents comtés, villes et cités dans chacune des provinces; quels sont les noms des différents comtés, villes et cités, et les sommes respectives versées et promises par chacun d'eux; quels sont, dans chaque province, s'il en est, les comtés, les cités et les villes qui, à la date actuelle, n'ont encore rien versé à ce Fonds. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelle somme avait été souscrite et promise au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces, à la date du 31 décembre 1916; pour la période susindiquée, quelle somme a été versée au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces; pour l'année 1917, quelles sommes d'argent, ou autres octrois, ont été promis par le comté, ville ou cité; à la date du 31 décembre 1916, combien de personnes, dans chaque pro-

VOLUME 21—*Suite.*

vince, avaient reçu assistance du Fonds patriotique canadien ; la somme totale dépensée pour cette fin dans chaque province. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards.* *Pas imprimée.*

111. Copie du décret du conseil, C.P. 802, daté le 23 mars 1917, concernant la mainmise par le gouvernement du Canada sur la fabrique de la carabine Ross. Présentée par sir Edward Kemp, le 24 avril 1917.......... *Pas imprimée.*

112. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autre correspondance dans le ministère de l'Intérieur, concernant les baux de pâturage Nos 2785, 2803, 2843, 3701, 3998, 4603, 5566, 6220 et 6221. Présentée le 25 avril 1917. *M. Steele*.......... *Pas imprimée.*

113. Mémoire préparé par le surintendant de l'immigration touchant les annonces publiées par le gouvernement canadien dans les journaux des Etats-Unis, demandant des manouvriers de ferme pour le Canada ; ainsi que copie de ces annonces et des instructions à cet égard. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 avril 1917.... *Pas imprimé.*

114. Copies des décrets du conseil qui suivent :—C.P. No 341, 7 février 1917, concernant l'exportation du papier à journaux en feuilles ou rouleaux, seulement en vertu d'un permis et conformément aux règlements établis par le ministre des Douanes, C.P. No 445, 17 février 1917,—Ordonnances et règlements concernant le prix, la vente, le contrôle, la distribution, le transport, etc., du papier à journaux en feuilles ou rouleaux. C.P. No 1059, 16 avril 1917, donnant au ministre des Douanes le pouvoir de déterminer la quantité et le prix du papier à journaux fourni ou à être fourni par les fabricants aux éditeurs en Canada ; et contrôlant la distribution et la livraison de ce papier. C.P. No 1060, 16 avril, nommant R. A. Pringle, commissaire chargé de faire une enquête en ce qui concerne la manufacture, la vente, le prix et la distribution du papier à journaux en Canada. Présentées par sir Thomas White, le 26 avril 1917.......... *Pas imprimées.*

115. Copie du décret du conseil, C.P. No 3412, 19 décembre 1917, concernant la nomination de M. S. A. Armstrong comme directeur de la commission des hôpitaux militaires. Présentée par sir Thomas White, le 26 avril 1917.......... *Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé donnant les noms et adresses postales de tous les acheteurs de débris de poisson aux usines de réduction de Canso, en 1916 ; aussi le prix payé par chacun des acheteurs. Présentée le 26 avril 1917. *M. Sinclair*.......... *Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie de l'arrêté du conseil récemment adopté aux fins d'élever les taux de péage sur le pont Victoria, Montréal, et aussi copie de toutes pétitions, télégrammes, lettres et autres documents concernant la dite augmentation. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

118. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant la substitution du nom de Luceville donné à la station de l'Intercolonial à Saint-Luce, comté de Rimouski, province de Québec. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux*.......... *Pas imprimée.*

119. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes les pièces justificatives, de toute la correspondance, etc., concernant les réparations faites au quai de Beaver-Harbour, comté de Halifax, au cours des quatre dernières années. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*.......... *Pas imprimée.*

120. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de Harrigan-Cove, comté de Halifax, en 1914-15, sous la direction du contremaître James McDonald. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*.......... *Pas imprimée.*

121. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Etat indiquant : 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915 ; 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées ; 3. Quels montants ont été dépensés pour la

VOLUME 21—*Suite.*

construction de chemins de fer de l'Etat, au cours des années susdites; 4. Quel montant a été dépensé dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite; 5. Quels montants ont été dépensés pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites; 6. Quels montants ont été dépensés dans chaque province, et les endroits où ces montants ont été dépensés; 7. Quels montants ont été dépensés pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat; 8. Quels montants ont été dépensés pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toute autre personne, en ce qui concerne la construction, les réparations ou l'achat des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, église du village de l'Ile-Perrot, village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-à-Fortune et Ile-Perrot-Nord;—aussi, copie de tous les devis et rapports déjà fournis à la suite de ma demande de production de documents avant et depuis 1914;—aussi, relevé des sommes payées pour construction et réparations, avec mention des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant la construction et réparations faites aux quais plus bas nommés, depuis 1904; ainsi que copie de tous états, rapports déjà produits à ma demande et se rapportant à des documents antérieurs à 1904. Aussi, un état donnant le montant des deniers payés pour telles constructions et réparations, et à qui ils ont été payés: le quai de l'Ile Perrot, nord, sud et de l'Eglise; du village de Vaudreuil; de Pointe-Cavagnole, Hudson, Graham, Rigaud et Pointe-Fortune. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne la construction ou les réparations des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Nord, Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham et Pointe-Fortune depuis 1904; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées; et aussi réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne soit la construction, soit les réparations, soit l'acquisition des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-Fortune et Ile-Perrot-Nord; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance, échangés entre le gouvernement, son ingénieur résidant, et toute autre personne au sujet du dragage exécuté aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'Ile-au-Foin et l'Ile-Paquin, le chenal Graham, le chenal Rigaud, le chemin de Hudson-Heights, Hudson, Como, Pointe-Cavagnole, le chenal au village de Vaudreuil, le chenal de la Baie-Dorion, église de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile-Perrot-Nord;—aussi, relevé des sommes payées aux différentes personnes, compagnies, etc.,

VOLUME 21—*Suite.*

qui ont exécuté ces travaux, avec dates, etc.;—aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande, le tout depuis 1904. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer.* *Pas imprimée.*

123a. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits dénommés plus bas, ainsi que le montant des argents payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour tels travaux, la date, etc. Aussi, copie des états déjà produits à ma demande, et le tout depuis 1904; au quai de l'Ile-Perrot, nord, sud et de l'Eglise; dans la baie de Dorion (chenal); au village de Vaudreuil (chenal); à la Pointe-Cavagnole; à Como; à Hudson; à Hudson-Heights (chenal); à Graham (chenal); dans la rivière Rigaud (chenal); dans la rivière Ottawa; îles au Poires (chenal); à Pointe-Fortune et à Sainte-Anne de Bellevue (chenal). Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Upper-Prospect, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Shad-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant à la dépense des deniers votés à la dernière session pour améliorations dans le havre de Tracadie, comté d'Antigonish, y compris copie de toutes les lettres écrites sur le même sujet au ministère des Travaux publics, ou à l'un ou l'autre des autres ministres par M. G. A. R. Rollings. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toutes les lettres, télégrammes, rapports ou autres documents reçus par le gouvernement pendant les années 1915 et 1916, concernant les réparations requises au brise-lames de Souris, I.-P.-E. Présentée le 30 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant au prolongement du brise-lames à Breen's Point, dans le comté d'Antigonish. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai de Mushaboom-Harbour, comté de Halifax, en 1913. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean.* *Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître toutes les dépenses faites depuis le 31 mars 1916, par le ministère des Travaux publics, dans les différentes provinces du Canada, mentionnant le nom de l'entreprise, la somme qui y a été dépensée jusqu'ici et l'estimation de la dépense totale à encourir pour chacune d'elles. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai ouest à Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1913-14. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).* *Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre du 31 janvier 1917,—Copie de toute correspondance, pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de l'est de Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

133. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., se rapportant à la construction d'un quai à Ecum-Secum-Ouest, comté de Halifax. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).* *Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., se rapportant en quelque manière au dragage à Margaree-Harbour, comté d'Inverness, N.-E., en 1913-14-15 et 16. Présentée le 30 avril 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie du décret du conseil C.P. No 1142, daté le 24 avril 1917, édicté sous l'empire de la Loi des Mesures de guerre, 1914, établissant des règlements en vertu desquels les navires britanniques, inscrits sur les registres maritimes du Canada, ou en voie de construction pour des armateurs appartenant à des pays neutres peuvent, jusqu'à nouvel ordre, être réquisitionnés par Sa Majesté pour le transport de provisions alimentaires, etc., ou pour toute autre fin que ce soit; et révoquant les décrets du conseil C.P. No 2923, du 24 novembre 1916, et C.P. No 1915, 31 mars 1917, touchant le même sujet,—Aussi, copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 janvier 1917, touchant l'exercice par le gouvernement de Sa Majesté du pouvoir de réquisitionner en ce qui regarde les vaisseaux canadiens. Présentée par l'honorable M. Reid, le 30 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels étaient les noms, les adresses postales, les occupations antérieures et les salaires des censeurs et déchiffreurs de dépêches employés par le gouvernement à Hazel-Hill et Canso, au cours de l'année 1916; 2. Combien a coûté ce service à Canso et Hazel-Hill, du 1er août 1914 à ce jour; 3. Quelle est la dépense totale encourue de ce chef, pour toutes les stations dans la province de la Nouvelle-Ecosse, du 1er août 1914 à la présente date. Présentée le 2 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous contrats et conventions entre sir Charles Ross, ses hoirs ou ayants cause et Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre de la Milice et de la Défense, depuis et y compris, la convention intervenue entre les dites parties en date du 27 mars, A.D. 1902. Présentée le 2 mai 1917. *M. Northrup*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

138. Réponse à ordre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents à l'emploi du ministère de la Milice et de la Defense au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce ministère depuis le 1er août 1914; 5 Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1914; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 2 mai 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

138a. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Service naval au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministre depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1915; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée

VOLUME 21—*Suite.*

par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 1: octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 16 mai 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917. Présenté le 31 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Affaires extérieures au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 1er juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

138*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Justice au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 juin 1917. *M. Sinclair.*
Pas imprimée.

138*e*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Finances au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce

VOLUME 21—*Suite.*

même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911: 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 29 juin 1917. *M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

138*f*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi de ministère des Affaires des Sauvages au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé lle 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 10 juillet 1917, par l'honorable M. Roche. *M. Kyte*.......................................*Pas imprimée.*

138*g*. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de l'Agriculture au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Préseentée le 15 août 1917. *M. Hughes (I.P.-E.). Pas imprimée.*

138*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Secrétaire d'Etat au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 août 1917. *M. McKenzie. Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

139. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie du décret du Conseil et de tous les autres documents relatifs à l'octroi à J. C. Shields et autres ou à la compagnie de messagerie *Inland Express* de l'entreprise du transport de la malle entre Ashcroft et Fort-George, C.-B. Présentée le 2 mai 1917. *M. Turriff.* *Pas imprimée.*

140. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province du Manitoba relativement à une loi adoptée par la législature du Manitoba à sa dernière session et intitulée: "Loi modifiant la Loi des Jurés".—Aussi, copie de tous les décrets du Conseil se rapportant à ce sujet. Présentée le 3 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 février 1917, pour un relevé faisant connaître quels sont le nombre et la nationalité de chacun des étrangers internés qui ont été employés à des travaux publics depuis le 4 août 1914; quels sont le nombre et la nationalité de chacun d'entre eux qui sont employés à des travaux industriels dans les provinces du Canada depuis le 1er octobre 1914, et quel est le nombre d'entre eux ainsi employés actuellement. Présentée le 3 mai 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la Commission royale nommée par décret du Conseil, le 29 septembre 1916, pour faire une enquête et un rapport sur les conditions relatives à la livraison de cargaisons de charbon aux caboteurs dans les provinces maritimes. Présentée le 7 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien de personnes désireuses de s'enrôler dans la force expéditionnaire canadienne ont été rejetées comme physiquement impropres, et combien de soldats ont été, pour la même raison, renvoyée après s'être enrôlés. Présentée le 7 mai 1917. *M. Steele*..*Pas imprimée.*

143*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 7 mai 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître si le ministère de la Milice ou une des autorités quelconque de ce ministère a des statistiques officielles et complètes relatives au recrutement des soldats pour le service d'outre-mer, au Canada; et dans l'affirmative, quels sont les chiffres exacts: 1. Des Canadiens de langue française enrégimentés dans les différents régiments pour le service d'outre-mer, levés depuis août 1914 jusqu'à date; 2. Des Canadiens de langue anglaise nés au Canada ainsi enrégimentés; 3. Des sujets britanniques de naissance, nés en dehors du Canada mais enrégimentés dans les corps expéditionnaires canadiens; 4. Des sujets britanniques par naturalisation; 5. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons commandés par les officiers de langue anglaise, levés dans la province de Québec; 6. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons levés dans les autres provinces du Canada. Présentée le 14 juin 1917. *M. Lanctôt*..*Pas imprimée.*

143*d*. Copie des relevés de recensement fournissant un sommaire de la force numérique de toutes les unités composant la force expéditionnaire canadienne en Angleterre (Période du 14 mai 1917), ainsi qu'un relevé indiquant la force numérique des troupes canadiennes en France, en Angleterre, dans les régions de l'Est, à Sainte-Lucie et en Canada, en juin 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 15 juin 1917..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

144. Copies des arrêtés du conseil suivants: C.P. No 2314, 7 octobre 1916, nommant un commissaire spécial des grains de semence et de trois assistants, avec pouvoir d'acheter du blé de semence destiné à être distribué pour semence, sur réquisition de la part des corporations municipales, dans les districts où la récolte a manqué par suite des gelées et des dommages causés par la nielle.—Aussi, C.P. No 3073, 14 décembre 1916, autorisant le commissaire spécial des grains de semence à acheter de l'avoine et de l'orge de semence destinées à être distribuées pour semence, sur réquisitions de la part des corporations municipales et des associations de cultivateurs, dans les districts où ces grains de semence font défaut. Présentées par l'honorable M. Burrell, le 8 mai 1917. *Pas imprimées.*

145. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant le traitement spécial toléré à l'égard de Thos. Kelly, prisonnier au pénitencier de Montagne-de-Pierre (*Stoney-Mountain*). Présentée le 9 mai 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

146. Copie du décret du Conseil, C.P. 1133, en date du 28 avril 1917, autorisant un envoi nouveau de 300 milles de rails, à la demande du gouvernement de Sa Majesté, en Angleterre, pour être employés en France pour les fins de la guerre. Présentée par l'honorable M. Meighen, le 10 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

146*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Entre quels endroits sur le parcours du Canadien-Nord, à l'ouest d'Edmonton, on doit enlever les rails pour les utiliser sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; 2. Entre quels endroits sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, les rails du Grand-Tronc-Pacifique seront remplacés par des rails enlevés à la ligne du Canadien-Nord. Présentée le 4 juin 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

146*b*. Tableau indiquant les points sur le parcours de la division de l'Est du National Transcontinental d'où l'on a enlevé les rails destinés à être expédiés en France, la longueur de chacun de ces bouts de ligne d'où les dits rails ont été enlevés et remplacés par des rails de l'Intercolonial (accompagné d'une carte). Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 21 juin 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

147. Réponse requise par l'article 88 du chapitre 62 des Statuts Revisés du Canada prescrivant au ministre de l'Intérieur de soumettre au Parlement chaque année un état des permis donnés par le Commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1916. Présentée. par l'honorable M. Roche, le 1er mai 1917..*Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 30 avril 1917,—Copie des demandes de bureaux de conciliation adressées au ministère du Travail par l'association provinciale des artisans (*P.W.A.*) ou ses officiers, et par les ouvriers mineurs unis (*U.M.W.*) de la Nouvelle-Ecosse ou ses officiers; aussi, copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à cette question, ainsi que de tout autre document, décret du conseil, touchan la nomination d'une commission chargée de faire une enquête au sujet des conditions du travail et autres s'y rattachant, dans le comté de Cap-Breton. Présentée le 11 mai 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, lettres, copies de lettres, rapports et autres documents concernant l'acquisition des deux navires, le *A. J. McKee* et le *T. J. Drummond,* par le ministère des Chemins de fer, en vertu du décret du conseil du 17 avril 1917. Présentée le 14 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des télégrammes, mémoires, etc., avec et par le ministère des Chemins de fer concernant les noms donnés aux gares sur le chemin de fer *Halifax and Eastern.* Présentée le 14 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes déclarations, rapports, témoignages, lettres et autres papiers ou documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, concernant une réclamation pour blessures infligées, à

VOLUME 21—*Suite.*

Briley-Brook, N.-E., par le chemin de fer de l'Etat, à un cheval appartenant à un nommé Dan McFarlane. Présentée le 15 mai 1917. *M. Sinclair* *Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquêtes et rapports concernant la suspension de Polydore Lebel, ingénieur du chemin de fer Intercolonial à Rivière-du-Loup, à la suite d'un tamponnement à Rivière-Ouelle pendant l'année 1916. Présentée le 15 mai 1917. *M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

153. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Spenney, contremaître de voie sur la ligne communément appelée ligne courte (*Short line*) du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de Henry Gray comme son successeur. Présentée le 15 mai 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

154. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 7 février 1916,—Copie de tous les documents se rapportant à la nomination de Léon Roy, comme interprète dans le ministère de l'Intérieur; aussi, copie du décret du conseil, des documents et de la correspondance touchant son renvoi d'office. Présentée le 16 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la publication du périodique dit *Canadian Government Railway Employees Magazine*, avec relevé faisant connaître quels en sont la circulation, le coût et la production, les recettes et le nombre de personnes qui y sont employées, comme aussi les sommes reçues par ces dernières en quelque capacité que ce soit, à même les revenus de ces voies ferrées. Présentée le 21 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

156. Réponse à ordre de la Chambre du 22 mars 1916,—Etat indiquant: 1. Au cours du mois de février 1916, combien de chefs de train, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs de locomotives étaient en activité de service sur les chemins de fer de l'Etat entre Moncton et Campbellton; 2. Au cours de la même période, combien d'heures de travail à chaque voyage ont été fournies par les susdits employés entre les points ci-dessus nommés. Présentée le 21 mai 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

157. Rapport des procédures de la cour de l'Echiquier, en vertu de l'article 49A de la Loi des Sauvages, en la matière du déplacement de la bande des sauvages de la réserve de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Présenté par l'honorable M. Roche, le 22 mai 1917. *Pas imprimé.*

158. Rapport des travaux de la Commission des hôpitaux militaires, depuis sa création jusqu'à date. Présenté par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.

159. Copie de la correspondance échangée entre des membres de l'Exécutif et l'Association des manufacturiers canadiens, concernant l'achat d'approvisionnements pour les forces expéditionnaires du Canada en Angleterre et au front. Présentée par sir Robert Borden le 23 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de la correspondance échangée entre le premier ministre et l'ex-ministre de la Milice et de la Défense qui a conduit à la démission de ce dernier ou à sa sortie du cabinet. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 26 janvier 1917,—Etat indiquant la date et l'objet de toutes les commissions instituées par le gouvernement du jour, depuis son accession au pouvoir en 1911 jusqu'à la présente date; le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, les noms de ceux qui en ont fait partie, et le prix que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat*). *Pas imprimée.*

161*a*. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat en date du 7 février 1917 à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un

VOLUME 21—*Suite.*

état indiquant la date, l'objet et le personnel de toutes les commissions instituées par l'ancien gouvernement depuis son accession au pouvoir en 1896 jusqu'à son remplacement par le gouvernement actuel en 1911, ainsi que le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, et ce que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

162. Décret du conseil, C.P. No 1433, du 24 mai 1917, contenant les règlements établis concernant le départ du Canada des personnes de sexe masculin qui peuvent être astreintes à un service national militaire ou autre, ou qui sont aptes à ce service. Présentée par l'honorable M. Roche, le 29 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

163. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 mai 1917,—Copie de l'arrêté du conseil décrétant que tout emploi public du service civil doit être donné de préférence aux soldats revenus du front. Présentée le 29 mai 1917. *M. Boulay.* *Pas imprimée.*

164. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de tous les rapports, verdicts, témoignages, mémorandums, etc., se rapportant à l'enquête tenue au sujet des dommages subis par le croiseur de Sa Majesté "Grisle", en route entre Halifax et les Bermudes. Présentée le 30 mai 1917. *M. MacLean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

165. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de D. McDermid, surintendant de l'établissement de pisciculture à East-Margaree, et à la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

166. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers et documents se rapportant à la demande de Willis Keizer, de Hall's-Harbour, comté de King, N.-E., d'établir et exploiter des nasses à Square-Cove, comté de King, N.-E. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

167. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous les décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., concernant la démission de Moses H. Nickerson, inspecteur des stations de sauvetage dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

168. Copie des règlements concernant les pensions avec des modifications et tels qu'amendés jusqu'au 28 février 1917, ainsi que copies des décrets du conseil s'y rapportant. Présentée par sir Thomas White, le 30 mai 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

168*a* Copie du décret du Conseil, C.P. No 277, daté le 30 janvier 1917, concernant les pensions des officiers ou des personnes dont ils sont les soutiens dans le cas de permutation d'officiers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, correspondance et pétitions échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres personne ou personnes se rapportant en quelque manière à l'enlèvement des rets à saumon sur cette partie de la côte d'Inverness, s'étendant à l'est et à l'ouest de l'embouchure de la rivière Margareee. Présentée le 31 mai 1917. *M. Chisholm.. .. ..Pas imprimée.*

170. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet de l'hôpital militaire à Halifax; des témoignages entendus devant cette commission à Halifax, et de tous autres documents en la possession du ministère de la Milice et de la Défense se rattachant à cette enquête. Présentée le 31 mai 1917. *M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

171. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les montants payés ou dépensés par le ministère de la Milice et de la Défense, pour annonces de recrutement en Canada, ainsi que les personnes, firmes ou corporations auxquelles les paiements ont été faits, jusqu'au 1er avril 1917. Présentée le 31 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

172. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux, à l'effet que des convois transportant des troupes avaient été attaqués à coup de pierres en passant par Rivière-du-Loup, P.Q., et en d'autres endroits, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

173. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux accusant les citoyens de Québec d'avoir maltraité, ou laissé maltraiter, des soldats revenus de la guerre et passant par Québec ou s'y arrêtant, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

174. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous les comptes, factures, lettres, réclamations, correspondance et autres documents se rapportant aux montants suivants mentionnés au rapport de l'Auditeur général 1916, Vol. II, page L-11: Juge L. P. Pelletier, frais de voyage, $877; juge I. N. Belleau, frais de voyage, $1,984.44; juge T. H. Chauvin, frais de voyage, $1,421.25; juge B. LeTellier, frais de voyage, $1,923.80. Présentée le 31 mai 1917. *M. Lanctôt*.. .. ..*Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre de la Chambre du 30 mai 1917,—Etat indiquant: 1. Du 1er janvier 1916 au 31 mars 1917, combien de personnes, non antérieurement employées dans le service des chemins de fer de l'Etat, ont été nommées à des emplois permanents dans ce même service; 2. Quels sont leurs noms, leurs salaires et les postes qui leur ont été confiés. Présentée le 31 mai 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre de la Chambre du 12 février 1915,—Etat indiquant le nombre d'employés de nationalité allemande dans les différents départements au fédéral, la position qu'ils occupent et leur salaire. Présentée le 1er juin 1917. *M. Delisle*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre de la Chambre du 1er mai 1916,—Copie de tous papiers et correspondance concernant le changement de l'emplacement du bureau de poste à Roseberg, Alta. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

178. Réponse à ordre de la Chambre du 8 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la destitution de Augustin Lauteigne, maître de poste à Island-River, comté de Gloucester, N.-B. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turgeon.* *Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les télégrammes, lettres, etc., en la possession du ministère des Postes, au sujet du déplacement du bureau de poste de Pearson, township de Casey, collège électoral de Nipissing, de l'endroit où il se trouvait à l'endroit qu'il occupe maintenant. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant la destitution de John R. McIntosh, maître de poste à Cumming's-Mountain, comté de Pictou, et la nomination de James Cumming pour le remplacer. Présentée le 1er juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme totale a été payée par le gouvernement, depuis octobre 1911, à H. P. Duchemin, de Sydney, N.-E., pour services et débours, sous l'empire de la Loi des enquêtes publiques, ou à d'autre titre. Présentée le 1er juin 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, documents, etc., etc., au sujet du retrait, par le ministère des Postes, du contrat de malle rurale accordé à Hyppolite Lambert, de Saint-Antoine, dans le comté de Lotbinière, P.Q. Présentée le 1er juin 1917. *M. Fortier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

183. Rapports en conformité d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes le 18 mai 1916, et basée sur une recommandation du comité mixte des Impressions du Parlement, demandant des renseignements des divers ministères aux fins d'effectuer toute l'économie possible en ce qui concerne les impressions publiques et la distribution des documents publics,—et faisant connaître jusqu'à quel point ces recommandations ont été réalisées. Présentées par l'honorable M. Patenaude, le 1er juin 1917.
Pas imprimés.

184. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de toute correspondance, rapports et recommandation, s'il en est, adressée par la commission des grains au ministère du Commerce, ou à d'autres ministères à Ottawa, à la suite d'une réunion des commissaires des grains tenue à Lethbridge, cette année. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan.*
Pas imprimée.

185. Décret du conseil conformément aux dispositions 4-5 George V, ch. 20-8-15 (*Canadian Nothern*).—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimé.*

186. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé faisant connaître la quantité et la valeur des exportations suivantes pour les premiers neuf mois du présent exercice financier, savoir:—Chevaux, bronze et ouvrages en bronze; blé; farines, avoine et céréales autres que le blé; automobiles, bicycles et motocycles, ainsi que les différentes pièces, y compris les appareils de propulsion et bandes de roues; voitures de voies ferrées et leurs pièces; substances chimiques; cuivre et ouvrages en cuivre; produits industriels du coton; substances explosives; fer et acier et leurs produits; armes à feu et munitions; cuir et ouvrages en cuir; viandes et produits de la laiterie; alcool; végétaux séchés et mis en conserves; plomb; vêtements de toutes sortes; zinc et ouvrages en zinc; papier et produits industriels en papier. Présentée le 4 juin 1917. *M. Maclean (Halifax)* . . . . . *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

187. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, correspondance, lettres messages télégraphiques, mémoires, rapports, etc., échangés entre le Sergent d'Armes de la Chambre des Communes et l'honorable Albert Sévigny, entre le Sergent d'Armes et le ministère de la Justice, et entre le ministère de la Justice et l'honorable Albert Sévigny, ayant rapport à certains effets mobiliers et objets divers garnissant ou ornant les appartements de l'Orateur; aussi, copie de tous comptes, reçus de compagnies de messageries, connaissements, comptes pour frais de transport et voiturage, etc., concernant les dits effets et objets. Présentée le 5 juin 1917. *M. Lanctôt.*
Pas imprimée.

188. Copie du décret du conseil, C.P. No 1457, daté le 29 mai 1917, concernant les traitements des fonctionnaires civils qui s'enrôleront dans les forces militaires du Canada, soit volontairement, soit autrement, à compter de la date du décret. Présentée par sir Thomas White, le 6 juin 1917. . . . . *Pas imprimée.*

189. Copie de rapports généraux de W. F. O'Connor, C.R., agissant en qualité de commissaire *re* "le coût de la vie", en ce qui touche à la production, au coût, aux prix de vente, et au mode de distribution du sucre raffiné. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917. . . . . *Imprimés pour distribution et documents parlementaires.*

190. Copie des rapports de W. F. O'Connor au sujet du commerce de l'anthracite au Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

191. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 22 mai dernier.—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou ses ministres, le ministère de la Milice, le Conseil militaire, le major-général F. L. Lessard, C.B., inspecteur général, ou toute autre personne, et le lieutenant-colonel Armand Lavergne, O.C., le 61 régiment, ou toute autre personne, au sujet de la défense territoriale de la province de Québec, ainsi qu'une copie de tous arrêtés ministériels ou documents concernant cette affaire. (Sénat.) . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

192. Copie du décret du conseil, C.P. No. 1579, du 8 juin 1917, nommant un contrôleur du comestible pour le Canada. Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

192*a*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1460, daté du 16 juin 1917, *re* la nomination d'un contrôleur des vivres pour le Canada, et déterminant ses pouvoirs et attributions. Présentée par sir Robert Borden, le 19 juin 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

193. Copie du décret du conseil, C.P. No 1604, du 11 juin, concernant l'établissement du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada".—Copie du décret du conseil, C.P. No 1605, du 11 juin 1917, nommant certaines personnes membres du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada". Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

194. Copie des statistiques du recensement de la population mâle du Canada (recensement de 1911) entre les âges de 20 et 45, ces deux âges compris, d'après l'état de célibat ou de mariage, et la nationalité. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

195. Copies des Règlements et Ordres du Roi pour l'armée, 1912,—Réimprimés avec les amendements publiés dans les Ordres généraux jusqu'au 1er août 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. .. *Pas imprimées.*

196. Copies du Manuel de la Loi militaire, par le ministère dè la Guerre, 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. .. *Pas imprimées.*

197. Copie du décret du conseil, C.P. No 987, daté le 10 avril 1917, tel que modifié par le décret du Conseil, No 1451, daté le 25 mai 1917,—Règlements, étant une codification et modification des divers décrets du conseil édictés à cause de la guerre, le tout devant être connu sous le nom de "Décret du Conseil concernant la Défense du Canada, 1917". Présentée par l'honorable M. Hazen, le 13 juin 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de John McDonald, concerge de l'édifice public à Inverness, et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm..Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de McKay's-Point, comté d'Inverness. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm. Pas imprimée.*

200. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie des lettres, etc., envoyées par le gouvernement ou le ministère des Travaux publics à l'ingénieur local ou autres personnes, en réponse aux lettres, télégrammes ou rapports concernant le brise-lames à Souris, I.-P.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 15 juin 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*.. .. .. *Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre de la Chambre du 23 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, recommandations et communications, se rapportant à la démission de Hector Urquhart, employé à l'entretien de la ligne sur le réseau des lignes télégraphiques du gouvernement, entre Grand-River et Enon, comté de Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, et à la nomination de Dan A. McLennan, pour le remplacer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Kyte*.. .. .. *Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de Craignish. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm*.. .. .. .. *Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les

VOLUME 21—*Suite.*

montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 15 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître : 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour ; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 28 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

204. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 9 mai 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, télégrammes, etc., envoyés au gouvernement et insistant sur la nécessité d'abolir la tolérance des cantines où se pratique la vente de la boisson dans les camps d'outre-mer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Lemieux*. . . .*Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du Sénat, en date du 7 courant,—Copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce, relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*) . . . . . .*Pas imprimée.*

205*a*. Réponse supplémentaire à ordre du Sénat en date du 7 juin 1917, pour copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

206. La lettre de l'honorable E. L. Patenaude, M.P., au très honorable premier ministre, donnant sa démission comme secrétaire d'Etat pour le Canada, et la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée par sir Robert Borden, le 18 juin 1917. *Pas imprimée.*

207. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître combien de marchandises ont été exportées du Canada en pays étrangers et ont passé par le port d'Hambourg, depuis le 1er août 1914 jusqu'à ce jour, et les noms des pays qui ont importé ces marchandises du Canada et les montants respectifs pour chacun d'eux. Présentée le 18 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Relevé faisant connaître les détails des débours de Ward Fisher, inspecteur des pêcheries dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, et qui se sont élevés à $388.40 en 1912, et à $1,009.84 en 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. Law*. . . . .*Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., échangés avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, les officiers du ministère de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres compagnies, personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du saumon de la Colombie-Britannique depuis le 20 janvier 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. MacKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

210. Relevé de la quantité et des prix des produits achetés et vendus (y compris les exportations et la consommation domestique) par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada, du 1er janvier au 1er décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 18 juin 1917. . . . .*Pas imprimée.*

210*a*. Rapport de W. F. O'Connor, C.R., commissaire fonctionnaire *re* Coût de la vie, en ce qui concerne les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 13 juillet 1917. *Imprimé pour distribution et documents parlementaires.*

210*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 2021, daté le 23 juillet 1917, recommandant de continuer l'enquête relative aux affaires, livres, documents et archives de la *William Davies Company, Limited,* et de la raison sociale *Matthews-Blackwell, Ltd.,* quant aux faits

VOLUME 21—*Suite.*

mis en lumière par le rapport de W. F. O'Connor, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur sur le coût de la vie, les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada,—et nommant G. F. Henderson, A. B. Brodie et Geoffrey Clarkson, avec tous les pouvoirs de commissaires chargés de conduire des enquêtes sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, avec mission d'examiner les livres, documents, etc., des dites compagnies; aussi, de recommander par écrit au ministre du Travail un mode type de computer les frais et coût applicables aux opérations de l'entreposage frigorifique, mode permettant de s'assurer sans difficulté de temps à autre, des profits nets réalisés par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 25 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes, pétitions et autres papiers et documents en la possession du ministère du Commerce demandant de pourvoir à un approvisionnement de sel pour les pêcheries des Provinces maritimes. Présentée par sir George Foster, le 22 juin 1917. *Pas imprimée.*

212. Copie du décret du conseil, C.P. No 1725, daté le 25 juin 1917, créant la position de directeur des opérations minières de la houille pour les régions houillères du sud-est de la province de la Colombie-Britannique, et les régions houillères de la province de l'Alberta, connues sous le nom de district No 18.—Aussi: Copie du décret du conseil, C.P. No 1726, daté le 25 juin 1917, nommant W. H. Armstrong, de la cité de Vancouver, directeur des opérations minières de la houille, en vertu des dispositions du susdit décret du conseil, C.P. No 1725, du 25 juin 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 25 juin 1917. *Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 mai 1917, pour copie de lettres, rapports et communications échangés, du 1er septembre 1916 à ce jour, entre le ministre du Travail et le ministère du Travail et les officiers des Mineurs unis (*United Mine Workers*) de l'Alberta, district No 18, et les officiers de l'*Alberta and Eastern British Columbia Coal Operators' Association,* touchant les demandes présentées par les mineurs d'une augmentation de gages à cause de l'augmentation du coût de la vie. Présentée le 12 juillet 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

213. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917, faisant connaître:—1. Combien de bataillons d'infanterie sont partis avec le premier contingent; 2. Quel est le nombre et quel est le nom des différentes unités de l'artillerie faisant partie du premier contingent; 3. Quel est le nombre et le nom des différents corps médicaux partis avec le premier contingent; 4. Quel est le nombre et le nom de toutes les autres unités parties avec le premier contingent; 5. Quels sont les noms, rangs et charges des officiers surnuméraires partis avec le premier contingent. Présentée le 26 juin 1917. *M. Lachance.* *Pas imprimée.*

214. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 30 mai 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, câblogrammes, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, et le gouvernement canadien ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, au sujet de la question de la législation projetée à être adoptée par le gouvernement impérial aux fins de rendre valides certaines lois et procédures de la législature de la Colombie-Britannique. Présentée le 27 juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre de la Chambre du 4 juin 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le chef des traducteurs du compte rendu officiel des débats des Communes, le greffier de la Chambre et M. l'Orateur, du 19 avril 1917 à ce jour. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat donnant les montants payés par le gouvernement fédéral du 1er juillet 1896 au 1er octobre 1911, aux journaux suivants: *Le Canada, La Presse, La Patrie, Le Pays,* tous de Montréal; *La Vigie, Le Soleil,* de Québec. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

217. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître quel était le nombre des employés des ministères suivants après 1896 et après 1911: Intérieur, Revenu de l'Intérieur, Travaux publics, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Travail et Commerce. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant combien de soldats revenus au pays ont obtenu de l'emploi dans les ministères du gouvernement. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre de la Chambre du 25 juin 1917,—Copie des rapports faits par les médecins du pénitencier, en ce qui se rattache à la libération du pénitencier de Edward Levi Baugh. Présentée le 4 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Etat donnant les noms et salaires des employés des ministères de l'Intérieur et des Affaires des Sauvages, (*a*) service intérieur et (*b*) service extérieur, qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu leur plein salaire civil en sus de leur solde et allocations; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une partie de leur salaire civil suffisante pour parfaire le chiffre de leur salaire civil; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une compensation en considération de leur emploi civil. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

221. Rapport de la commission spéciale du commerce envoyée en mission en Grande-Bretagne, en France et en Italie, de mai à septembre 1916. Présentée par sir George Foster, le 5 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le chiffre total des dépenses faites pour l'agriculture par le gouvernement fédéral au cours de chacun des exercices de 1904-05 à 1916-17, inclusivement; 2. Quelle somme a été réservée par la loi d'encouragement à l'agriculture, de 1912, pour aider les départements d'agriculture des provinces pour encourager et donner plus d'extension à leurs travaux; 3. Quelle partie de la somme susdite a été accordée à chaque province, et quels travaux ont été exécutés dans chaque province par suite de cette aide; 4. Quelle somme a été réservée par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi d'instruction agricole, de 1913, et, aux termes des dispositions de la dite loi, quelles sommes ont été allouées à chaque province chaque année; 5. Quel est le but général de la dite loi, et dans quelle mesure chaque province l'a rempli. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Edwards.*
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

223. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Si M. Giard, ex-M.P. pour Compton, P.Q., est à l'emploi du gouvernement; 2. Si oui, depuis quand il l'est; 3. Combien d'employés il a sous ses ordres et quels sont les noms de chacun; 4. Quel salaire il a; 5. Quel est le salaire de chacun des employés sous sa charge; 6. S'il a acheté des animaux reproducteurs pour le gouvernement; 7. Si oui, combien et quel prix il a payé pour chacun; 8. Où les dits animaux reproducteurs ont été placés; 9. Combien de ces animaux ont été refusés ou remis au gouvernement ou à M. Giard; 10. Pourquoi ils ont été refusés et remis par ceux chez qui on les avait placés; 11. Où sont, actuellement les dits animaux reproducteurs; 12. Ce que le gouvernement ou le ministère de l'Agriculture entend faire des dits animaux ainsi refusés ou remis à M. Giard. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, rapports, et spécialement d'un décret du conseil daté le 6 décembre 1898, au sujet de l'exemption du service militaire pour les Doukhobors. Présentée par l'honorable M. Roche, le 9 juillet 1917. *M. McCraney.*
Pas imprimée.

225. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et autres documents de record dans le ministère de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne la mise en réquisition des navires canadiens, par le gouvernement du Canada. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Sinclair.*
Pas imprimée.

VOLUME 21—*Suite.*

226. Réponse à ordre de la Chambre du 7 juin 1917,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'officiers ont été nommés pour faire du recrutement dans la province de Québec; 2. Quels sont les noms, les adresses postales, la nature des fonctions et la solde des dits officiers. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Carvell*. . . . .*Pas imprimée.*

226*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Etat faisant connaître: 1. Quels sont les noms et adresses postales des personnes qui, dans l'Ile-du-Prince-Edouard, ont fait ou qui font actuellement du recrutement pour l'armée ou la marine, ou qui font un travail de nature militaire similaire depuis août 1914; 2. Quelle rémunération ou solde est reçue par chacune de ces personnes, et quel supplément elles reçoivent pour frais de voyage ou autres dépenses; 3. Quelle somme totale a été reçue par chacune de ces personnes jusqu'au 1er juin 1917. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Hughes (I.-P.-E.). Pas imprimée.*

227. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Postes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur; 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires; 3. Quel est le salaire de chacun d'eux; 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère; 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 14 juillet 1917. *M. Turriff*. . . . .*Pas imprimée.*

228. Copie d'un mémoire présenté par le comité des Slaves du Sud aux représentants des Dominions britanniques exposant les idées et les aspirations des Jugo-Slaves (Serbes, Croates et Slovènes) relevant du gouvernement Austro-Hongrois. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917. . . . .*Pas imprimée.*

229. Réclamations faites par le ministre de la Justice relativement au paiement des droits par certaines provinces. *(Sénat.)*. . . . .*Pas imprimées.*

230. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve;—et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 27 juillet 1917. . . . .*Imprimée pour distribution—députés et sénateurs seulement.*

230*a*. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, 1906, et des lois l'amendant, en vertu d'un décret du conseil édicté le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve; et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert

VOLUME 21—*Suite.*

Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 9 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et autres papiers concernant un contrat pour le transport des malles entre Grand-River et Fourchu, dans le comté de Richmond, N.-E., en 1916 et 1917. Présentée le 28 juillet 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat d'un terrain à Vancouver, C.-B., pour les fins d'un arsenal, depuis le 1er janvier 1913. Présentée le 30 juillet 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

233. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et le grade actuel de tous ceux qui ont été nommés officiers directeurs de recrutement, ou officiers recruteurs, soit spéciaux, soit de district (non recruteurs locaux ou régimentaires) depuis le début de la guerre; les dates respectives de ces nominations; quels étaient l'âge et l'occupation respectifs de ceux qui ont été ainsi nommés; de quelle organisation militaire, s'il y a, ces personnes faisaient partie; quels grades elles avaient dans l'une ou l'autre organisation militaire; si on a mis fin à l'emploi de l'un ou l'autre de ces recruteurs, et, dans l'affirmative, quels sont les noms de ces recruteurs et les dates auxquelles leurs emplois a cessé. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

234. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître à quelle date la dernière commande du gouvernement a été donnée à la compagnie de la carabine Ross; pour combien de carabines était cette commande; si le gouvernement a reçu une recommandation du conseil de l'armée britannique à l'effet d'utiliser les moyens qui existent au Canada pour manufacturer la carabine Lee-Enfield nouvelle et améliorée; à quelle date cette recommandation a été reçue; et si on a donné suite à cette recommandation. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

235. Réponse à ordre de la Chambre du 20 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels sont les noms des membres de l'état-major militaire à North-Vancouver; 2. Quelles sont leurs fonctions respectives; 3. Quels sont le grade et la solde de chacun d'eux; 4. Quelle somme chacun d'eux a reçue; 5. A quelles dates respectives ces militaires se sont enrôlés, et depuis combien de temps ils forment partie de l'état-major. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

235*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 21 juin 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms, grades, soldes, nature des fonctions et les postes stationnaires de tous les officiers attachés aux quartiers généraux, Halifax, et employés dans les différentes sections du service militaire ou se rattachant en quelque manière que ce soit à la division militaire No 6. Présentée le 2 août 1917. M. Tobin.. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juillet 1917,—Liste complète des différentes commissions créées depuis le commencement de la guerre concernant les soldats, leur pension, les hôpitaux, etc., avec les noms des différents commissaires qui composent ces commissions. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Copie des états financiers du réseau du *Canadian Northern Railway*: 1. Bilan, au 30 juin 1916; 2. Relevé des garanties émises et des charges fixes, au 30 juin 1917; 3. Relevé du passif, au 15 juin 1917; 3 (a). Relevé du compte de l'équipement; 4. Liste des garanties fournies pour emprunts; 5. Revenu brut et revenu net, au 30 juin 1917; 6. Tableau comparatif des recettes, 1915, 1916 et 1917; 7. Relevé de la dépense au compte du capital et des améliorations pour l'année terminée le 30 juin 1917; 8. Milles en exploitation.—Aussi: Relevés faisant connaître les obligations, etc., autorisées, émises et en suspens; le produit net réalisé; l'intérêt payable pendant la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1917; les sommes estimées nécessaires pour la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1918, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Tronc et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

237*a*. Copie de l'acte de fiduciaire-hypothécaire garantissant une émission de $45,000,000 de valeurs garanties du *Canadian Northern Railway,* garanties par le gouvernement fédéral, émises sous l'empire de la législation de 1914.—Aussi: Copie de l'acte hypothécaire, daté le 26 juin 1916,—consenti par la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à Sa Majesté le Roi,—en nantissement de certaines avances faites à compte d'un prêt de $15,000,000 par Sa Majesté à la *Canadian Northern Railway Company.*—Aussi, Copie d'une vérification des comptes du revenu et des dépenses du réseau du *Canadian Northern Railway* pour les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1916 et pour janvier et février 1917. Présentée par sir Thomas White, le 8 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

237*b*. Relevé des sommes avancées par le gouvernement du Canada à la *Canadian Northern Railway Company* au compte des intérêts, jusqu'à ce jour.—Aussi: Les états financiers du *Canadian Northern Railwoy* qui suivent: 1. Bilan intérimaire porté au 30 avril 1917; 2. Relevé estimatif du coût de l'achèvement des lignes et termini, en voie de construction, et des arrangements financiers pour y pourvoir; 3. Relevé des comptes des entrepreneurs et d'autres entreprises non encore réglés au 30 juin 1917; 4. Mémorandum touchant les terres non vendues; 5. Relevé estimatif de la somme requise pour améliorations et matériel roulant pour une période de trois ans. Présentée par sir Thomas White, le 13 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

238. Copie du décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, recommandant qu'il n'y ait pas de réduction de l'allocation de séparation ou de pension dans les cas d'officiers, d'officiers à brevet et de sous-officiers consentant à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front; aussi, copie du décret du conseil, C.P. No 2008, du 20 juillet 1917, révoquant le décret du conseil, C.P. 1615, du 13 juin 1917. et modifiant le décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, relativement aux allocations de séparation et de pension pour ceux qui ont consenti à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front. Présentée par sir Edward Kemp, le 2 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre la Chambre de Commerce de la cité de Québec et le premier ministre, relativement au rapport de la Commission spéciale chargée d'étudier la question des chemins de fer. Présentée le 2 août 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

240. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé des frais de voyage de Maurice Leblanc, contremaître général à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

241. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur local et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'île au Foin et l'île Paquin, chenal Graham, chenal de Rigaud, chenal de Hudson-Heights, Eglise de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile Perrot-Nord; depuis 1904; aussi, relevé des montant payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec la date des paiements; aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande au sujet des dits travaux, avant 1904.—Aussi: Réponse à ordre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, l'ingénieur local du district et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage exécutés aux endroits nommés ci-dessous; aussi, relevé du montant d'argent payé à diverses personnes ou compagnies, etc., pour ces travaux; aussi, copie de tous les relevés déjà présentés à ma demande, avant 1904: quai de l'Ile-Perrot, au nord et au sud; Eglise de l'Ile-Perrot; chenal de la baie Dorion; chenal du village de Vaudreuil; Pointe-Cavagnole; Como; chenal à Hudson-Heights; chenal Graham; chenal de la rivière Rigaud; chenal des îles aux Poires, rivière Ottawa; Pointe-Fortune, et chenal de Sainte-Anne de Bellevue.—Aussi, un état du montant des sommes payées à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec des relevés déjà présentés à ma demande au sujet des mêmes travaux antérieurement à 1904. Présentée le 8 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

242. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement et aux réparations du quai de Finlay-Point. Présentée le 8 août 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

243. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure au 1er septembre 1915, se rapportant aux quais, brise-lames et autres travaux publics situés dans le comté d'Antigonish, N.-E. Présentée le 8 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous documents, correspondance, rapports, comptes, bordereaux de paie, etc., se rapportant aux travaux faits aux quais de l'Etat à Cross-Point, Miguasha, Saint-Omer et New-Carlisle, Québec, depuis 1912. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière au quai de Marble-Mountain. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement du quai du havre de Margaree. Présentée le 13 avril 1917. *M. Chisholm*.. ..*Pas imprimée.*

246*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au brise-lames dans le havre de Margaree. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

247. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au quai de Port-Hood. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

248. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit à l'établissement d'un havre à Inverness. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, pour copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement du Canada a construit des lignes de téléphone dans la Colombie-Britannique parallèlement à celles de la compagnie de téléphone d'Okanagan déjà en exploitation, et leur faisant concurrence. Présentée le 13 août 1917. *M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de toute correspondance dans le ministère des Travaux publics, à dater du 1er septembre 1915, concernant les quais, brise-lames et autres travaux publics dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 13 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de tous documents, archives, etc., en ce qui concerne le renvoi par le gouvernement fédéral à un tribunal d'interprétation des questions qui se rapportent au droit exclusif de pêche dans les eaux de marée, en la province de Québec. Présentée le 15 août 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 juillet 1917, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes attachées au service du commissaire du bétail vivant, dans la province de la Saskatchewan, avec mention des salaires et débours qui leur ont été payés, et du nombre d'étalons et des taureaux utilisés en cette province quand le bureau de ce commissaire y a été établi. Présentée le 15 août 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

253. Réponse à l'ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes, etc., échangés entre le ministère du Service Naval, ou celui de la Marine et des Pêcheries, et toute autre personne concernant la saisie de certains bateaux de pêche, d'outillage et d'équipement de pêche employés à la pêche illégale de homards dans le détroit de Northumberland, au cours de l'automne de 1916;—Aussi, des témoignages entendus devant M. G. Teed, bourgeois, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur en la matière, et de son rapport et verdict. Présentée le 16 août 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

254. Réponse à l'ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense du Canada, la Commission des achats de guerre du Canada et le ministère de la guerre britannique, concernant une baguette d'entraînement pour tir à la cible et l'utilisation de cette baguette par ceux qui font partie de la force expéditionnaire canadienne. Présentée le 10 août 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

255. Réponse à l'ordre de la Chambre du 7 juin juin 1917, pour un relevé faisant connaître: 1. Si le ministère de l'Agriculture fournit à ceux qui en font la demande des taureaux de race pour l'amélioration du bétail; 2. Si de ces animaux ont été envoyés dans le comté de Dorchester, et à quelle date; 3. Si oui, les animaux ainsi envoyés étaient la propriété du ministère de l'Agriculture, et à la demande de qui ils l'ont été; 4. Si oui, à quelles conditions ils ont été prêtés; 5. De qui le ministère a acheté les animaux en question; 6. Quel en a été le prix; 7. Si quelque fonctionnaire du ministère de l'Agriculture s'est enquis de l'endroit où ces taureaux se trouvent actuellement; 8. Si oui, quelle est la nature de son rapport; 9. Si ces taureaux sont utilisés pour les fins pour lesquelles le ministère de l'Agriculture doit en disposer. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*.. .. ..*Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme a été payée au *Sydney Daily Post* par tous les ministères pour impressions et annonces depuis le 1er novembre 1911. Présentée le 21 août 1917. *M. Kyte.* *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle est la somme totale payée le 1er novembre 1911 au *Halifax Herald*, à l'*Evening Mail*, de Halifax, et à la *Royal Print and Lithographic Company*, de Halifax, pour impressions, annonces et tout autre service. Présentée le 21 août 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Copie de tous les comptes, documents, réclamations, correspondance, etc., se rapportant aux demandes produites par toutes les personnes qui ont prétendu avoir subi des pertes ou des dommages lors de l'incendie des bâtisses du Parlement, en février 1916. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*.. .. ..*Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous les communications, lettres, rapports, pétitions et autres documents de la part des médecins et des associations médicales du pays, demandant le rappel de "La Loi des médicaments brevetés" et la présentation d'une nouvelle loi à ce sujet, afin de rendre plus efficace la surveillance de ces préparations médicinales et mettre sur la liste de prohibition ces drogues ou médecines qui sont dangereuses pour la santé en général et une incitation à certaines pratiques criminelles. Présentée le 21 août 1917. *M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

260. Copie de la correspondance échangée entre l'honorable Robert Rogers et le très honorable sir Robert Borden, premier ministre relativement à la démission de l'honorable M. Rogers comme ministre des Travaux publics du Canada. *(Sénat.)*.. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre du Sénat en date du 11 juillet 1917, pour la production d'un état indiquant le nombre d'officiers et de soldats enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne qui ont été déclarés inaptes au service militaire; si les autorités militaires ont étudié la possibilité d'utiliser ces hommes d'autre façon; si ceux qui ont été déclarés inaptes au

VOLUME 21—*Suite.*

service continuent à toucher leur solde; le nombre de déserteurs dans les divers corps de l'armée expéditionnaire, du 1er octobre 1914 au 1er juin 1917; et le nombre de soldats libérés de l'armée expéditionnaire, depuis le 1er octobre 1914. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

262. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 juin dernier, pour la production d'un état indiquant: 1. Le nom et le grade de chaque officier, commissionné ou provisoire, qui faisait partie du 78e régiment (*Highlanders*) du comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. lors de la déclaration de la guerre, au mois d'août 1914; 2. Combien de temps chacun de ces officiers a fait partie du dit régiment. 3. (*a*) Le nom de chacun des dits officiers qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 4. Le nom de chaque personne qui, depuis le début de la guerre, a été attachée au dit 78e régiment à titre d'officier provisoire. la date de son entrée dans le régiment et son grade; 5. (*a*) Le nom de chacun des officiers mentionnés au paragraphe 4, qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 6. Le nom de chacun des officiers mentionnés dans les précédents paragraphes, qui a été en activité de service au front; les régiments dont il a fait partie et le temps qu'il a été ainsi en activité de service; 7. Des détails relatifs à chacun des dits officiers et spécifiant l'endroit où se trouvait chacun des dits officiers le 1er mai 1917, le régiment dont il faisait partie et le grade qu'il avait à cette date-là; 8. Si quelqu'un de ces officiers est allé à la ligne de feu depuis le 1er mai, indiquer son nom, son régiment, son grade et la date de son enrôlement pour service outre-mer. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

263. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général en date du 8 courant pour toute la correspondance entre le ministère de la Milice et de la Défense et Clarence J. McCuaig, aussi entre ce dernier et le premier comité d'achat nommé par sir Robert Borden, dont l'honorable Robert Rogers était le président et entre le dit Clarence J. McCuaig et le comité dont l'honorable sir Edward Kemp est ou était le président ou avec l'un des membres du dit comité. (*Sénat.*) . . . *Pas imprimée.*

264. Huitième rapport annuel de la Commission de conservation pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er septembre 1917. . *Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de nouveaux édifices et bureaux ont été loués par les différents ministères du gouvernement en la cité d'Ottawa au cours des années civiles 1914, 1915, 1916 et 1917; 2. Quels sont les noms des locateurs, la durée du bail et le loyer en ce qui regarde chaque location; 3. Par quel ministère est occupé chacun de ces locaux. Présentée le 3 septembre 1917. *M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juillet 1917,—Copie de toute correspondance concernant la concession aux chalutiers à vergue enregistrés aux Etats-Unis du privilège d'entrer dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, d'acheter des provisions, d'engager des matelots, etc., sans avoir un permis à cet effet, tel que prescrit aux termes du *modus vivendi.* Présentée le 3 septembre 1917. *M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

267. Copie d'un contrat daté le 8 mars 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Wallace Shipyards, Limited*, pour la construction et livraison d'un navire à voiles en bois auxiliaire.—Aussi, Copie d'un contrat daté le 1er juin 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Lamond and Harrison* pour la construction et livraison d'un navires à voiles en bois auxiliaire. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 3 septembre 1917. . . . . *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat pour la production des documents déposés conformément à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1916, demandant une copie de toute la correspondance et de tous les rapports concernant les réclamations des chasseurs de phoques de la Colombie-Britannique, en vertu du traité passé avec les Etats-Unis, ainsi que pour la production de toutes les pièces relatives à cette question. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

269. Copie du décret du conseil, C.P. No 2245, daté le 3 septembre 1917, nommant le sous-ministre de la Justice Oliver Mowat Biggar, de la cité d'Edmonton, John H. Mosse, de la cité de Toronto, Louis Loranger, de la cité de Montréal, et le lieutenant-colonel H. A. C. Machim, de la ville de Kenora, Ont., pour constituer un conseil aux fins de prêter leur avis et leur assistance dans l'administration et l'application de la Loi du Service militaire, 1917, sous le nom de Conseil du Service militaire. Présentée par sir Robert Borden, le 4 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de tous les rapports, lettres, télégrammes, correspondance et documents se rapportant au choix des quartiers d'hiver du 210e bataillon, à Regina et à Moosejaw, respectivement. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à la nomination d'un homme en charge des signaux de tempête à Grand-Etang et à Margaree-Harbour. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les diverses routes postales rurales établies dans la circonscription de Qu'Appelle depuis le 1er janvier 1916, leur situation et la date de leur établissement; aussi, indiquant toutes les routes postales actuellement en voie d'établissement ou qui sont présentement à l'étude dans la dite circonscription. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle).* *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit se rapportant au changement du parcours de la malle rurale Inverness-Margaree de l'ouest à l'est de la rivière Margaree, entre Margaree Forks et Chapel Bridge. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

274. Copie du décret du Conseil, C.P. No 2199, daté le 10 août 1917,—Règles et Règlements édictés aux lieu et place des classifications, Règles et Règlements contenus dans le décret du Conseil, C. P. No 1296, daté le 15 mai 1917, concernant les insignes et médailles de guerre accordés aux membres de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

275. Copie d'un décret du Conseil, C.P. No 2552, daté le 13 septembre 1917, recommandant que les certificats de naturalisation puissent être émis, en vertu de la Loi de naturalisation, 1914, aux aubains de descendance ennemie qui ont résidé durant plusieurs années en Canada, s'il est démontré qu'ils sont franchement en sympathie avec le Royaume-Uni et ses alliés, en la guerre actuelle, et qu'ils n'ont pas d'affiliations ou relations pro-allemandes ou avec un autre aubain ennemi. Présentée par sir Robert Borden, le 14 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

276. Copie de la *Gazette du Canada,* datée le 12 septembre 1917, contenant une liste des noms de l'endroit des tribunaux établis pour examiner et décider en la matière des certificats d'exemption du service militaire. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 15 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

277. Copies des décrets du Conseil datés respectivement les 15 et 17 septembre 1917, nommant les registraires pour les provinces de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick, de Québec, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de l'Ile-du-Prince-Edouard, en vertu des dispositions et pour les fins de la Loi du Service militaire, 1917. Présentées par sir Robert Borden, le 17 septembre 1917.. ..*Pas imprimées.*

278. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 2 mai 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et de tous les télégrammes, lettres, etc., adressés à l'un ou l'autre des employés du gouvernement, ou reçus de quelqu'un d'entre eux, au sujet des améliorations à apporter et de l'équipement à fournir à la station de sauvetage de Whitehead, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean.* *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Fin.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au dragage et à la construction d'un quai à Mabou-Harbour. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, du 13 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quelles sont les différentes sommes payées pour courtage et frais en ce qui concerne le placement des différents emprunts effectués par le Canada depuis 1914; 2. Quelle est la somme respective imputable à chaque emprunt. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre de la Chambre, du 5 septembre 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande de construction d'un quai public à Chimney-Corners, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Chisholm*. . . . . *Pas imprimée.*

282. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 août 1917,—Copie de tous comptes, pièces justificatives, télégrammes, lettres, etc., concernant les paiements faits à George H. Boyce, de Windsor, N.-E., contremaître de district du ministère des Travaux publics, depuis sa nomination à cet emploi. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre du Sénat en date du 1er mars 1916, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et les chambres de commerce de la Colombie-Britannique, et aussi entre le gouvernement et l'Association des manufacturiers canadiens relativement à la demande des chambres de commerce de la Colombie-Britannique de la nomination d'un officier des douanes au port de New-York. *(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimée.*

284. Réponse partielle à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un relevé contenant le nom de chaque juge de la Cour suprême, des Cours de districts et de comté, dans toutes les provinces du Canada, en l'an 1916, et un état des sommes payées à chacun de ces juges au cours de la dite année, en (*a*) salaires; (*b*) frais de déplacement; (*c*) allocations de toute nature; (*d*) rémunérations pour avoir siégé comme commissaires; (*e*) rétributions de tout genre; et donnant aussi les noms des juges qui ont siégé comme commissaires ou rendu d'autres services au public sans exiger de rémunération. *(Sénat.)* *Pas imprimée.*

285. Réponse à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat tous les documents relatifs à l'achat par le ministère de la Milice de "Bonnie Bel air" de M. W. T. Rodden, qui constitue une partie du numéro (9) aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Lachine, et particulièrement le rapport des avocats qui ont fait l'examen des titres de la propriété. *(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1916

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34 des Statuts revisés du Canada.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

Au Feld-maréchal, Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Altesse Royale,
le très obéissant serviteur,

ROBERT ROGERS,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 17 novembre 1916.

SOMMAIRE.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.

RAPPORT DU SURINTENDANT GENERAL DU SERVICE TELEGRAPHIQUE.

RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF.

RAPPORTS DIVERS.

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc.	Page.

C

Localités, etc.	Page.
Mc	
McAdams, C.-B	366–767
McClure's-Bay, N.-B	205–756
McDonald's-Landing, C.-B	366–767
McEachren's, I.-P.-E	183
McKay's-Point (Judique) N.-E	151–753
" " (Lower Washabuck) N.-E	151–753
McKellar-River, Ont	302
McNair's-Cove, N.-E	151–753
McPherson's-Cove, I.-P.-E	183–755
M	
Mabou-Harbour, N.-E	151–753
MacLeod, Alta., édifice public	747
Madawaska, rivière, Ont	317–764
Madeleine, Iles de la, P.Q. télégraphes	589–673
" " brise-lames	251
Magnetawan, Ont	318–764
Magog, P.Q	251–760
" édifice public	24–732
Mahoney's-Beach, N.-E	152–753
Malbaie, P.Q	27–251–760
Malignant-Cove, N.-E	753
Malpèque, I.P.-E	755
Manche d'Epée, P.Q	760
Manitoba, dragage	470
" havres	343–760
" édifices publics	65–746
" ponts	563
Maple-Creek, Sask., édifices publics	70–741
Maples, C.-B	366–765
Maquapit, Lake N.-B	205–757
Margaree, N.-E	152–756
Margaretsville, N.-E	152–753
Maria, P.Q	251–763
Marieville, P.Q., édifice public	730
Maritimes, provinces, télégraphes	590–662
Markham, Ont., bureau de poste	749
Martins Head, N.-B	205–750
Marysville, N.-B., édifice public	15–737
Massett, C.-B	367–760
Matane, P.Q	767
" bureau de poste	24–730
Matapédia, chemin	562
Matsqui, C.-B	367–767
Meaford, Ont	764
Medicine Hat, Alta, édifice public	75–747
Mégantic, P.Q., bureau de poste	732
" quai	252–760
Melford, Sask., bureau de poste	71–745
Mélita, Man., bureau de poste	743
Merrickville, Ont	740
Meteghan, N.-E	153–753
Michipicoten Harbour, Ont	318–764
Middle County, N.-E	153–753
Middleton, N.-E., édifice public	728
Midland, Ont	318–764
" bureau de poste	41–740
Mildmay, Ont., bureau de poste	42–740
Mill-Creek, N.-E	153–753
Millidgeville, N.-B	212–757
Miltown, N.-B., édifice public	16–730
Milton, Ont., bureau de poste	42–740
Milverton, Ont., bureau de poste	42–740
Miminigash, I.-P.-E	183–755
Minaki, Ont	319–764
Mink-Cove., N.-B	213

Localités, etc.	Page.

P

Q.

R.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1916

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINE LE 31 MARS 1916.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 31 octobre 1916.

A l'honorable ROBERT ROGERS,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

DEPENSES.

Les dépenses totales du ministère pendant l'exercice financier 1915-16, pour les travaux de construction et d'entretien ainsi que pour l'exploitation, se sont élevées à $19,539,298.04 et se répartissent comme suit:—

Ports et rivières	$ 7,401,895 89
Dragage, outillage, etc	3,875,713 31
Glissoirs et estacades	115,418 37
Ponts et chaussées	44,742 15
Edifices publics	6,857,205 40
Lignes télégraphiques	742,692 04
Divers	501,630 88
	$19,539,298 04

Comme le laissait prévoir le rapport de l'année dernière, les dépenses ont été considérablement réduites. Ce résultat a été obtenu en adhérant strictement à la ligne de conduite adoptée au début de la guerre, consistant à limiter les dépenses du ministère à l'achèvement des travaux déjà donnés à l'entreprise et aux ouvrages en cours de construction.

En comparant les chiffres que je viens de donner avec ceux de l'exercice financier 1914-15, on constatera qu'il y a eu une réduction des dépenses dans chacune des divisions du ministère. Les dépenses totales étaient, l'année dernière, de $29,283,316.82. Un montant de près de dix millions de dollars a ainsi été rendu disponible pour les autres besoins urgents du moment.

RECETTES.

Les recettes de l'année, se montant à $508,906.32, proviennent des sources suivantes:—

Glissoirs et estacades	$108,227 41
Bassins de radoub	64,216 24
Loyers	90,129 39
Télégraphes	181,227 04
Recettes casuelles	65,106 24
	$508,906 32

Ces chiffres indiquent une augmentation de $22,470.38 sur le revenu de l'année dernière. Il y a eu une diminution dans les recettes provenant des loyers et des télégraphes, mais cette diminution a été plus que compensée par l'augmentation du revenu des glissoirs et estacades et des bassins de radoub. L'augmentation des droits perçus pour les glissoirs et estacades a été principalement réalisée dans le district du Saint-Maurice; elle est due au fait qu'un nombre considérable de billes, qu'on avait été forcé de laisser en arrière, l'année précédente, à cause de la rareté de l'eau, ont été flottées cette année, et, ajoutées à la quantité considérablement augmentée de bois abattu cette année, pour fournir les nouvelles fabriques de pâte de bois et de papier, situées à Trois-Rivières, elles ont porté à 9,506,300, le nombre des billes flottées, lorsqu'en 1914-15, elles n'étaient que 5,745,291.

Les bassins de radoub d'Esquimalt, C.-B., et de Lévis, Qué., ont fait beaucoup plus d'affaires cette année. Le premier a reçu trente et un bateaux, lorsqu'il n'en avait reçu que vingt-six pendant l'année précédente. Les bateaux de Sa Majesté et du gouvernement canadien ont occupé ce bassin pendant cent cinquante-sept jours contre soixante et un jours, l'année dernière. On pouvait s'attendre à ce surcroît de travail pendant la guerre.

TRAVAUX DES PORTS ET RIVIERES.

Les dépenses de cette division du ministère se sont élevées à $7,401,895.89, une diminution de plus de trois millions sur les déboursés de l'année dernière. Les travaux ont été poussés activement, en vue de l'achèvement des grandes entreprises d'améliorations des principaux havres canadiens; on trouvera, dans le rapport de l'ingénieur en chef, un état détaillé des progrès réalisés dans chaque cas.

On a terminé, pendant l'année, les travaux suivants:—

Nouvelle-Ecosse.—Des quais au cap Negro, à North-Belleville et à Shad-Bay; des brise-lames à Smith's-Cove et à Voglers-Cove.

Ile du Prince-Edouard.—Un quai à Rocky-Point et un autre à Brudenell.

Nouveau-Brunswick.—Des quais à Earles, Long-Point, Milledgeville, Renforth, West-Branch et Summerville. Le gouvernement provincial nous a passé le contrôle des quais de Fairhaven et de Red-Store.

Québec.—Des quais à Bersimis et Nominingue et un brise-lames à la Malbaie.

Ontario.—Des quais à Minaki, Portland, Trent-Bridge et Wellington; des murs de soutènement à Burlington et Hamilton.

Saskatchewan.—Un quai à Prince-Albert.

Colombie-Britannique.—Des quais à Clayoquot, Eburne, McDonalds, Port-Alberni et White-Rock; une jetée et un quai à Vancouver. Les anciens quais des endroits suivants ont été démolis et reconstruits: Queen-Charlotte, Refugee-Bay, Skidegate et Spiller-River. Un quai flottant a été construit à Seaside-Park et on a terminé la construction d'un brise-lames à Victoria.

DRAGAGE.

Les dépenses de ce chef se sont élevées à $3,875,713.31, une diminution d'environ un million et un quart sur les déboursés de l'année précédente. En conséquence de notre décision de ne procéder qu'aux travaux déjà en cours et aux travaux d'urgence, pendant la durée de la guerre, on n'a continué que les travaux pour l'exécution desquels on avait accordé des contrats antérieurement et on n'a fait que l'ouvrage le plus urgent pour l'amélioration des havres. On a ainsi diminué de plus d'un million de dollars les dépenses pour le dragage à forfait; le reste de l'économie réalisée provient de ce qu'une partie seulement de l'outillage du ministère a été employée.

Des travaux de dragage, entraînant une dépense de $10,000 et plus, ont été faits aux endroits suivants:—

Nouvelle-Ecosse.—Pictou, Lockeport, Lunenburg, Mabou, Smith's-Cove, Trenton et Yarmouth.

Ile du Prince-Edouard.—Charlottetown, Grand-River et Rocky-Point.

Nouveau-Brunswick.—Campbellton, Bathurst, Buctouche, lac Maquapit, Oak-Point et Saint-Jean (havre).

Québec.—Grande-Entrée, Longueuil, Port-au-Saumon, rivière Bastican, rivière du Lièvre, rivière Saint-Louis, Sainte-Anne de Bellevue et Verdun.

Ontario.—Belleville, Cache-Bay, Fort-William, île Goat, Hamilton, Hawkesbury, Michipicoten (havre de Québec), île Picnic, Port-Arthur, Sault Sainte-Marie et Toronto.

Manitoba.—Lac Winnipeg et rivière Rouge.

Saskatchewan.—Rivière Big-Stone et lac Cumberland.

Colombie-Britannique.—Rivière Courtenay, Eburne, rivière Fraser, Nanaïmo, New-Westminster, Nicomen, Proctor-Narrows, rivière Skeena, Vancouver, Victoria et Vancouver (First-Narrows).

Dans le rapport de l'année dernière, on faisait mention des résultats satisfaisants obtenus de la drague *N° 123.* On a continué à employer cette drague pour creuser un nouveau chenal d'accès en aval de l'écluse de Sainte-Anne de Bellevue. Le fond est très dur à entamer et les déblais enlevés consistent en roc, en argile, en cailloux et en glaise dure. Pendant la saison, on a dragué 19,360 verges cubes de glaise, de cailloux et de glaise dure, et 4,960 verges cubes de roc. Le coût total de ce dragage a été $17,850.23, ou soixante-treize cents par verge cube, *in situ.* Tous ces déblais furent enlevés sans qu'on fasse de forages ou qu'on emploie d'explosifs, nous permettant de réaliser ainsi une économie considérable, car par la méthode ordinaire, l'enlèvement du roc coûte de $3.50 à $4 par verge cube.

Pendant la dernière saison, on a continué le dragage entrepris dans le but d'améliorer le goulet de First-Narrows, dans le havre de Vancouver, C.-B. Les travaux ont

été faits par la drague *N° 306 Mastodon*, et les résultats obtenus sont très satisfaisants. Le chenal, à cet endroit, avait auparavant trente pieds de profondeur et une largeur de quatre cents pieds; quand on aura terminé le dragage qu'on y fait (ce sera probablement cette année), il aura une largeur de 1,200 pieds et une profondeur de 35 pieds.

On a terminé, pendant la dernière saison, le creusage de la partie en eau profonde du havre de Saint-Jean, N.-B., et connue sous le nom de Beacon-Bar. La profondeur obtenue y est maintenant de 32 pieds à l'extrême eau basse des grandes marées. Ce travail avait été commencé en 1909, et le décompte final indique qu'on y a dragué 8,043,513 verges cubes, au coût de $3,112,130. La profondeur obtenue est maintenant suffisante pour l'exécution des améliorations projetées à Saint-Jean-Ouest.

On a considérablement amélioré le chenal de la rivière Sainte-Marie, en face de Sault Sainte-Marie, Ont., en y draguant 127,000 verges cubes de roc, *in situ*. Cet ouvrage a été fait pendant les années 1912, 1913, 1914 et 1915; il est maintenant parachevé.

Nous continuons à être satisfaits du travail de la dérocheuse *Lobnitz,* dans les provinces maritimes. Cette dérocheuse a été employée à Bouctouche, N.-B., pour briser des battures de grès, à Canso, N.-E., pour briser du granit très dur, et à Lunenburg, N.-E., pour briser du roc schisteux. Ce travail coûte ainsi beaucoup moins cher que s'il avait été fait à l'entreprise.

On a jugé plus expédient de retirer du service différentes dragues démodées et trop vieilles pour qu'elles valent la peine d'être réparées. Les dragues *N°s 105, 108* et *113* ont ainsi été démolies. Elles étaient employées dans les provinces de Québec et d'Ontario.

La drague *N° 206,* employée sur le lac Last-Mountain, Sask., a subi le même sort, et ses machines ont été installées sur la drague *N° 210,* employée sur le lac Winnipeg.

EDIFICES PUBLICS.

On a dépensé, sous la direction de l'architecte en chef, un montant de $6,857,205.40, soit quatre millions et demi de dollars de moins que l'année dernière. Une partie de cette somme, ou plus exactement $3,778,665.67, a été employée pour les réparations et l'entretien des édifices publics de tout le Dominion.

La construction des édifices suivants a été terminée pendant l'exercice financier:—

Nouvelle-Ecosse.—Un édifice public à Dartmouth.

Nouveau-Brunswick.—Un édifice public à Milltown et un nouveau bureau de poste à Saint-Jean.

Québec.—Des édifices publics à Coaticook, East-Angus, Jonquières, Matane, Murray-Bay, Sainte-Agathe des Monts; un nouvel entrepôt de vérification à Montréal.

Ontario.—Des édifices publics à Aurora, Brantford, Burford, Elmira, Hanover, Milton, Milverton, Newmarket, Norwich, Preston, Sudbury et Walkerville; des salles d'exercices militaires à Barrie, Galt, Listowell, Napanee et Pembroke; la station postale " G ", à Toronto; des entrepôts de vérification à Fort-William et à Port-Arthur.

Manitoba.—Un arsenal à Winnipeg-Nord.

Alberta.—Un édifice public à Bassano; un entrepôt de vérification à Calgary et une salle d'exercices militaires à Edmonton.

Colombie-Britannique.—La station postale " C " et l'édifice de détention à Vancouver.

INCENDIE DU PARLEMENT.

Dans la nuit du 3 février 1916, l'édifice du parlement canadien fut détruit par un incendie qui se déclara vers 8.55 heures du soir, dans la salle de lecture. Cette salle contenait des liasses de tous les journaux du Canada, placées sur six pupitres élevés doubles, garnis de tablettes placées en dessous. La salle était aussi entourée d'une cloison en bois à laquelle étaient suspendues d'autres liasses de journaux. Cette cloison et les pupitres dont nous venons de parler étaient en pin blanc, huilés et vernis, et formaient un aliment idéal pour les flammes. Le feu se déclara dans une liasse de journaux placée sur la tablette de l'un des pupitres élevés, près du côté de la Chambre des Communes. Les flammes se propagèrent avec une rapidité incroyable dans les corridors, et bientôt la Chambre elle-même fut envahie par la fumée. Le Parlement siégeait à ce moment et la rapidité du feu fut telle que plusieurs des membres faillirent y laisser leur vie.

Les appareils automatiques May-Oatway donnèrent immédiatement l'alarme, et, en moins de deux minutes, l'une des pompes de la ville était rendue sur les lieux. Plusieurs jets d'eau furent aussitôt dirigés sur le feu qui avait déjà percé le toit de la salle de lecture. Malgré tous les efforts des pompiers, les flammes se répandirent avec une rapidité effrayante, et bientôt la partie centrale de l'édifice formait une véritable fournaise, tandis que d'épais nuages de fumée remplissaient les corridors, les bureaux et les chambres des députés.

Un bon nombre de personnes furent secourues dans différentes parties de l'édifice et descendirent par des échelles dressées contre les murs. Malheureusement on eut à déplorer des victimes. M. B. B. Law, député du comté de Yarmouth, N.-E., est l'un de ceux qui furent emprisonnés dans l'édifice en flammes; on n'a jamais retrouvé ses restes. Deux femmes, madame Bray et madame Morin, qui étaient les hôtes de l'Orateur de la Chambres des Communes et de madame Sévigny, furent retirées de l'édifice une demi-heure après le commencement de l'incendie, mais expirèrent presque immédiatement, suffoquées par la fumée. M. J. B. R. Laplante, assistant-greffier de la Chambre des Communes, fut surpris par les flammes dans son bureau, où l'on retrouva le lendemain ses restes carbonisés. Trois hommes furent ensevelis par la chute de l'une des tours de ventilation, pendant qu'ils faisaient un noble effort pour enrayer le progrès des flammes. C'étaient le constable de la police fédérale, Alphonse Desjardins, Alphonse Desjardins, un employé du ministère des Travaux publics, et Walter Fanning, un employé du ministère des Postes. Ils étaient occupés à diriger le jet d'eau d'une des bouches à incendie, dans le corridor, près des appartements de l'Orateur, lorsqu'ils furent broyés sous des tonnes de débris.

L'incendie fit rage pendant des heures. La tour principale demeura intacte jusque vers 11 heures du soir, et ce fut l'un des incidents les plus pathétiques de cette nuit, pour les spectateurs, d'entendre la vieille horloge de la tour sonner les douze coups de minuit. Le son si souvent entendu et si familier, venant de la masse des flammes, semblait avoir des accents humains. Ce ne fut pas avant deux heures du matin, le 4 février, qu'on parvint à se rendre maître des flammes, et, même après cette heure, la bibliothèque fut menacée et ne fut sauvée que par les efforts les plus ardus. Si ce n'avait été de la porte en fer fermant le corridor qui la reliait à la salle de lecture, elle aurait été infaillilement la proie des flammes,

Le 7 février 1916, une commission royale fut formée pour faire une enquête sur les causes de l'incendie. Elle était composée de M. R. A. Pringle, C.R., et de Son Honneur le juge de comté, D. B. Mctavish. La commission siégea plusieurs fois à l'hôtel de ville et entendit un grand nombre de témoins. Les commissaires trouvèrent que toutes les précautions voulues avaient été prises et que l'édifice était amplement pourvu d'appareils à incendie, tels que dévidoirs, boyaux, extincteurs chimiques, un système d'alarme automatique très efficace y était aussi installé, de même qu'un nombre suffisant de bouches à incendie. Le nombre ordinaire de constables fédéraux étaient de service et il y avait des gardes dans tous les corridors, à la porte des appartements de l'Orateur, à la galerie des visiteurs et à la galerie des dames.

Malgré les recherches les plus minutieuses, l'origine du feu demeure un mystère. Après avoir étudié les témoignages, les commissaires firent le rapport suivant:—

> "Vos commissaires trouvent que bien des circonstances sont de nature à faire croire à l'œuvre d'un incendiaire, particulièrement en face des témoignages conclusifs prouvant que personne n'avait fumé dans la salle de lecture depuis quelque temps, et que le feu n'avait pu être mis par des fils électriques défectueux, malgré cette opinion, vos commissaires ne peuvent rien trouver qui les justifierait de dire que le feu a été mis malicieusement."

Ce fut au ministère des Travaux publics qu'échut la tâche de trouver un logement temporaire pour le Parlement du Canada, et il s'en acquitta d'une manière digne de tous les éloges. Le feu faisait encore rage lorsque le ministre et le sous-ministre des Travaux publics se réunirent pour examiner les différents édifices d'Ottawa, comprenant l'édifice des douanes (alors inachevé), les théâtres, les salles publiques, etc. Ils visitèrent l'édifice du musée Victoria, peu après onze heures du soir, afin de se rendre compte des avantages qu'il pouvait offrir pour recevoir le Parlement. L'arrangement intérieur de cet édifice le désignait, parmi tous les autres édifices de la ville, comme se prêtant le mieux aux besoins du moment. Vers minuit, le premier ministre put annoncer que la Chambre des Communes se réunirait au musée, à l'heure habituelle, trois heures de l'après-midi, le jeudi. Le lendemain matin, des arrangements temporaires furent faits pour l'assemblée de l'après-midi. Le trône et la masse du Sénat, qui avaient été sauvés du feu la nuit précédente, furent utilisés. La séance fut très courte et fut ajournée à 3.40 heures. Le ministère des Travaux publics entreprit immédiatement, avec le concours de ses employés, de déménager la division de l'arpentage géologique, d'emmagasiner ses spécimens, ainsi que les peintures de la galerie nationale et de transformer le musée en parlement pour la séance de trois heures de l'après-midi, le lundi.

Le rez-de-chaussée et le premier étage étaient remplis de grandes vitrines contenant les objets exhibés; le deuxième et le dernier étage étaient occupés par des bureaux et par la galerie nationale. Il fallait démonter et enlever toutes ces vitrines, empaqueter et emmagasiner les collections d'objets et les peintures de la galerie nationale, chercher de nouveaux quartiers pour le personnel de l'arpentage géologique et y transporter les bureaux qu'il y avait au musée, diviser les grandes salles du rez-de-chaussée et du premier étage en bureaux pour les députés et les employés du Parlement. On décida de transformer la rotonde du musée en Chambre des Communes, et l'aile du sud-ouest fut employée pour le Sénat. Cette chambre dut être entièrement créée et

elle fut décorée en rouge comme l'était l'ancien Sénat, ce qui produisit un effet très frappant.

On se procura un plan de l'ancien édifice et on s'en servit pour déterminer l'aménagement des bureaux. Pour cloisonner les différentes chambres, on se servit de planches artificielles en fibre de bois, que l'on posa sur des pièces de colombage de deux par quatre pouces. On procéda en même temps au déménagement des collections d'objets et à la division des salles en bureaux. Des équipes de charpentiers, d'électriciens et de journaliers, se relevant toutes les huit heures, furent employées pendant les journées du samedi et du dimanche. Les accessoires du bureau de poste du vieil édifice du Parlement, qui avaient été sauvés de l'incendie, furent installés dans le vestibule de l'entrée, ainsi que les bureaux des deux compagnies de télégraphe. Le dimanche après-midi, il était visible que l'entreprise allait réussir et que tout allait être prêt pour le lundi midi. Le mobilier des bureaux du vieil édifice avait été en grande partie détruit; cependant, on avait sauvé assez de chaises du restaurant et de différentes parties de l'édifice pour donner des sièges aux députés et aux sénateurs. Le lendemain de l'incendie, de nouveaux meubles furent commandés par télégrammes et arrivèrent par grande vitesse des différentes manufactures et des entrepôts de distribution des grands centres; la plus grande partie arriva le dimanche.

Lorsque la Chambre des Communes s'assembla, le lundi après-midi, dans l'édifice du musée Victoria, une transformation radicale s'était opérée; presque tout vestige de l'ancien emploi de cet édifice avait disparu. Des bureaux avaient été créés au rez-de-chaussée et au premier étage; tous étaient pourvus de tapis, pupitres, chaises, armoires à documents; des garde-robes métalliques avaient même été installées pour chaque député, dans les vestiaires. Un instrument téléphonique avait été placé dans chaque chambre; des cloches d'appel avaient été posées. Lorsqu'elles sonnèrent, à trois heures de l'après-midi, leur son était tellement familier qu'on eut l'illusion d'entendre encore les cloches d'appel des députés qui avaient sonné tant de fois dans l'édifice dont les ruines étaient encore fumantes.

Son Altesse Royale le duc de Connaught, gouverneur général, ayant été informé des efforts extraordinaires qu'on faisait, vint visiter l'édifice, le lundi midi. Après une inspection minutieuse, il se déclara émerveillé de l'ouvrage qu'on y avait fait, et félicita chaleureusement le ministre et le sous-ministre des Travaux publics pour ce fait qu'ils venaient d'accomplir.

On s'occupa ensuite de la reconstruction de l'édifice détruit. Le Gouvernement décida de placer la direction de cette grande entreprise entre les mains d'un comité conjoint de députés et de sénateurs, dont les membres seraient nommés par le premier ministre et le chef de l'opposition. Ce comité fut composé des membres suivants: l'hon. Robert Rogers, président, l'hon. J. D. Hazen, l'hon. J. D. Reid, l'hon. P. E. Blondin, sir James Lougheed, l'hon. William Pugsley, l'hon. Rodolphe Lemieux, l'hon. Charles Murphy et l'hon. Robert Watson.

Les honorables messieurs Lemieux et Murphy ont démissionné depuis. M. John A. Pearson, du bureau de MM. Darling et Pearson, architectes, de Toronto, Ont., et M. J. O. Marchand, de Montréal, Qué., furent choisis comme architectes. Ces messieurs préparèrent des plans qui furent approuvés par le comité, après avoir été expliqués aux députés et aux sénateurs. Le comité étudia aussi des plans préparés par M. David

Ewart, architecte consultant du Gouvernement, et par M. E. L. Horwood, architecte en chef du ministère des Travaux publics, suggérant des alternatives pour la reconstruction. Après avoir soigneusement étudié la question, le comité décida de faire exécuter les travaux de reconstruction de l'édifice en *régie intéressée,* et la compagnie de construction P. Lyall and Sons fut chargée de la direction de l'entreprise.

COMMISSION DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Nous désirons attirer l'attention du public sur le rapport intérimaire de la commission du canal de la baie Georgienne, qui fut présenté au Parlement à sa dernière session et subséquemment publié sous le titre de "Document parlementaire n° 19B". Les travaux de la commission furent forcément interrompus par la guerre, l'un des membres, le colonel Frank S. Meighen ayant dû traverser l'Atlantique, en service militaire. On demanda au président, M. W. Sandford Evans, de dresser des statistiques des conditions se rapportant aux problèmes de transport que la commission devra étudier afin de déterminer la praticabilité d'une route par eau, de la baie Georgienne au havre de Montréal, en passant par les rivières Ottawa et des Français. Cette tâche imposait des recherches considérables, car on n'avait encore jamais étudié auparavant, au Canada, de problème de cette nature. Une grande partie des tableaux de statistiques contenus dans les annexes du rapport durent être compilés des documents originaux. L'addition de plusieurs diagrammes très bien faits a augmenté de beaucoup la valeur du rapport; ces diagrammes permettent aux lecteurs d'occasion de comprendre plus rapidement et mieux la signification des données du rapport. M. Evans a présenté une admirable analyse des conditions générales du trafic qui se fait dans les deux directions par la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On n'a aucunement essayé de tirer des conclusions à ce stage des recherches, mais on a simplement donné un exposé des faits déjà étudiés pour renseigner le public et pour servir de base à la discussion et à la critique. Ce rapport apporte une contribution d'une grande valeur à l'étude des problèmes du trafic au Canada et vaut la peine d'être lu attentivement.

TELEGRAPHES.

Les lignes télégraphiques du Gouvernement ont maintenant une longueur totale de 11,792¼ milles; elles sont desservies par 1,002 bureaux, dont 370 sont des bureaux de télégraphe; 589, des bureaux de téléphone, et 43, des bureaux de télégraphe et de téléphone combinés. Au cours de l'année dernière, on a construit 314 milles de lignes aériennes, comprenant des prolongements à l'île la Crosse, Sask., et à Hudson's-Hope, C.-B., ainsi que quelques tronçons de lignes dans le sud de la Colombie-Britannique. 365,081 messages ont été transmis sur ces lignes, ce qui accuse une diminution de de 12,768 sur l'année précédente. Cette diminution a surtout eu lieu sur la ligne du Yukon. Depuis que la ligne de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique a été construite

jusqu'à Prince-Rupert, elle nous a enlevé une bonne partie du trafic de ce district. Un service de nouvelles de la guerre a été inauguré et des bulletins gratuits sont maintenant télégraphiés à tous les bureaux de la Saskatchewan, de l'Alberta, du sud de la Colombie-Britannique, de la rive nord du Saint-Laurent et du district de Chicoutimi. Le taux des dépêches de la presse pour le Yukon a aussi été réduit de un sou à un demi-sou par mot, pour la durée de la guerre.

En terminant, je dois remercier les membres du personnel du ministère pour l'assistance qu'ils m'ont donnée au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,

Sous-ministre.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR

LES ÉDIFICES PUBLICS DANS TOUT LE DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1916

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, le 30 juillet 1916.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint le rapport annuel concernant les travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice financier clos le 31 mars 1916.

E. L. HORWOOD,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a pointé les joints de la maçonnerie de pierre jusqu'au rang de la base du rez-de-chaussée.

La vieille chaudière tubulaire a été enlevée et remplacée par une neuve; et on l'a rentourée complètement en brique.

Les portes d'entrée du bureau de poste ont été réparées et peinturées. Des allèges et des montants neufs en merisier ont été posés, et un seuil en fer a été mis à la porte d'en avant du bureau de poste.

On a réparé les cloches électriques et installé de nouvelles piles sèches. Le circuit électrique a été réparé et on a installé un commutateur dans la chambre de bain et dans le garde-manger.

Au-dessus du guichet du vendeur de timbres d'autres lumières ont été ajoutées.

On a nettoyé et peinturé partout le bureau de la douane, au premier étage, ainsi que les appartements du concierge.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les marches de pierre, aux portes d'en avant de l'édifice, ont été réparées.

Le long de la rue, sur chaque façade de l'édifice, on a installé quatre poteaux en fer supportant des lampes avec globes.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé les clôtures entourant la cour en arrière de l'édifice.

Les fournaises de l'appareil de chauffage et les ouvrages de plomberie ont été réparés.

BRIDGEWATER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Deux poteaux supportant un groupe de cinq lampes avec globes et lumières au complet ont été installés en avant de cet édifice.

On a pointé les joints sur la face des murs en granit du soubassement, ainsi que les marches.

CANSO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le tuyau de drainage, en dessous du plancher du soubassement, a été ouvert et nettoyé.

Le terrain entre le trottoir et l'édifice a été rempli et nivelé avec de la terre et du gravier.

On a installé des cabinets d'aisance à combinaison. La plomberie, le réservoir à l'eau, les tuyaux extérieurs, les fournaises et la pompe dans le soubassement ont été réparés.

A l'extérieur de la porte d'entrée des malles, on a construit un portique; et d'autres réparations peu importantes ont été faites.

DARTMOUTH.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, qui a été décrite dans le rapport de 1915, est maintenant complétée.

Le 14 août 1915, un contrat fut adjugé pour faire et parachever l'installation intérieure du bureau de poste.

Entrepreneur:—*"The Office Specialty Manufacturing Co., Limited, New Market, Ont."*

Le gouvernement a fourni les boîtes, les tiroirs, les plaques de cuivre, les grilles et les récepteurs des lettres, etc., au bureau de poste.

Une nouvelle horloge a été posée dans la tour avec tous les accessoires nécessaires, tels que: cadrans, boîte pour les contre-poids, et le support du mécanisme, lambrissage des murs de la tour en bois d'épinette, l'emboîtement des contre-poids de l'horloge. La boiserie a été finalement peinturée, et le tout mis au complet.

DIGBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé sur le trottoir, en avant de cet édifice, deux poteaux de fer supportant un groupe de cinq lampes, avec globes et lumières au complet.

On a reparé des vitres cassées. Des pentures neuves ont été placées à la lanterne du toit. Les grandes portes de la voûte ont été examinées avec soin, les pênes et les cames ont été huilés, et l'on a fait quelques autres réparations peu importantes.

Les devants des boîtes à lettres du bureau de poste ont été réajustés, et de temps en temps on a fait d'autres petites réparations nécessaires.

GLACE BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil de chauffage a été examiné et démonté. On a réparé les barres des grilles du brasier, les tuyaux de fumée, et les sections des chaudières qui coulaient. Dans le vestibule public des valves à air ont été posées sur les radiateurs.

On a construit à l'épreuve du feu le plafond au-dessus des chaudières.

GUYSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans la cave à bois, on a posé un plancher en madriers neufs.

En avant du bureau de poste et du bureau des douanes, un pavage en béton a été construit, et le gravier a été renouvelé depuis le béton jusqu'à la ligne de la rue.

On a ouvert le drain depuis le mur en arrière de l'édifice jusqu'au bord de la mer, ce drain a été ensuite recouvert après avoir été nettoyé.

Une serrure neuve a été posée à la porte d'entrée principale.

A l'intérieur de l'édifice, on a réparé de temps en temps les ouvrages de plomberie, etc.

HALIFAX.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Les vitres cassées ont été remplacées dans les châssis de cet édifice. On a réparé les cloches électriques, les ressorts et les serrures des portes. Un classeur, tel que montré sur le plan, a été fourni pour la chambre des archives.

La chambre des fournaises a été pourvue des outils nécessaires pour attiser le feu et nettoyer les fournaises. Certaines parties des tuyaux de fumée et de ventilation ont été enlevées et renouvelées.

Sur le toit, au-dessus de la grande chambre des douanes, on a mis à neuf le goudron et le gravier.

On a gratté les joints du couronnement en pierre des murs de parapet, et ils ont été ensuite cimentés et bien pointés. On a aussi rejointoyé la maçonnerie de pierre sur les façades est et sud, à partir de la plinthe en granit jusqu'au sommet des murs. Le mât de pavillon a été peinturé.

Dans le bureau du maître du havre, on a enlevé le vieux plâtre du plafond; la même chose a été faite sur trois murs des appartements du concierge, et le tout a été plâtré de nouveau. Dans d'autres bureaux on a aussi réparé les enduits. Partout dans l'édifice, les plafonds ont été nettoyés et blanchis, et tous les murs ont reçu deux couches de peinture jusqu'à l'étage supérieur inclusivement.

De temps en temps dans le cours de l'année, on a fait toutes les autres réparations nécessaires.

On a raccordé aux distributeurs (headers) quatre fournaises rondes Sirdar, n° 34-C, pour le système de chauffage à l'eau chaude, entre les fournaises et les distributeurs des valves ont été mises en place.

Dans les chambres nord-est, on a installé un nouveau tuyau principal de chauffage.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

On a coupé le plancher en béton et l'on a réparé la cheminée qui était défectueuse par un bon ouvrage en brique afin d'empêcher la fumée de pénétrer à travers.

Dans la chambre principale de l'inspecteur des postes, on a posé une balustrade afin d'empêcher le public d'avancer dans la chambre.

Un mât de pavillon neuf en pin dur a été érigé.

Partout dans l'édifice la plomberie a été réparée. Au monte-charge dans le soubassement on a posé une porte neuve en fer.

La boiserie de la coupole a été réparée et a reçu deux couches de peinture.

Dans le soubassement, les drains ont été ouverts et nettoyés.

Aux approches du monte-charge, les murs de pierre ont été cimentés.

Toutes les autres petites réparations requises ont été faites de temps en temps.

HÔPITAL DE DÉTENTION OU DU TRACOMA.

On a construit un portique mobile avec plancher et toit. Les cloches électriques ont été réparées, ainsi que les fournaises à l'eau chaude. On a enlevé l'enduit en ciment de la frise ou de la projection du toit des verandas, et on l'a remplacé par une boiserie qui a été peinturée et sablée. Les moulures en ciment des planchers ont été aussi réparées.

INVERNESS.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'ouverture de l'égout a été réparée.

On a aussi réparé les parties du toit qui coulaient.

La boiserie intérieure a été peinturée, les plafonds ont été blanchis, les murs ont été peinturés en détrempe, et toute la boiserie extérieure a été peinturée avec de la peinture à l'huile.

On a réparé la plomberie partout dans l'édifice, et l'on a fait toutes les autres petites réparations requises.

KENTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le vieux plancher en bois dur a été enlevé; le plancher de dessous a été rapiécé et recloué. Dans la pièce destinée au public et dans les vestibules du bureau de poste on a posé un plancher Pyrofugont. Des portes ont été réparées et des seuils neufs ont été posés. On a aussi réparé les boîtes à lettres, et l'on a fait d'autres petites réparations nécessaires.

LIVERPOOL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une rampe aux marches de pierre de l'entrée extérieure de l'édifice. Les portes extérieures ont été réparées; des ressorts de porte neufs ont été placés, et la plomberie intérieure a été mise en bon état.

Sur les deux façades de l'édifice, on a érigé trois poteaux de fer supportant un groupe de cinq lampes.

Les portes extérieures ont été peinturées et imitées.

LUNENBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Deux fournaises à l'eau chaude Daisy ont été installées dans cet édifice.

Des seuils de fer ont été posés aux portes, et l'on a réparé le plancher en bois dur du vestibule.

De nouvelles gouttières en tôle galvanisée ont été construites à la tour de l'horloge.

Les panneaux de la clôture ont été remis à neuf avec du fil de fer galvanisé n° 12.

On a posé sur le toit un mât de pavillon neuf en pin dur.

Toute la plomberie a été mise en bon état.

Les vitraux des portes et les châssis des fenêtres ont été réparés.

Certaines sections du trottoir en béton ont été renouvelées.

On a raccordé les tuyaux de drainage de l'édifice avec le nouvel égout de la ville.

Sur la rue, en avant de l'édifice, on a érigé deux poteaux de fer supportant un groupe de cinq lampes.

Dans le bureau de l'inscription maritime, au soubassement, le serpentin de chauffage a été enlevé du plafond et posé plus bas. On a aussi fait des changements au tuyau principal de chauffage afin de donner plus de chaleur à ce serpentin.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des ressorts neufs aux portes de cet édifice.

Le vieux plancher en bois dur a été enlevé, le plancher de dessous a été rapiécé et recloué, et l'on a posé un plancher neuf Pyrofugont dans la pièce destinée au public et le vestibule du bureau de poste. En arrière du bureau de vérification des douanes, on a construit une nouvelle plate-forme en madriers. A l'intérieur de la porte du bureau de poste, une boîte à lettres a été installée. On a couvert le toit d'une petite bâtisse servant de magasin extérieur. Les joints de la maçonnerie de pierre ont été pointés; la couverture en métal du toit a été peinturée, ainsi que tous les autres ouvrages en métal extérieurs. Les châssis ont été réparés et l'on a posé des vitres neuves. Dans la cloison des boîtes à lettres on a installé une nouvelle section de boîtes. Une porte neuve a été placée dans la cloison qui se trouve entre le vestibule et la pièce destinée au public. Des marches neuves ont été construites dans le vestibule. On a aussi fait toutes les autres réparations nécessaires.

NORTH-SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les cadres des portes dans cet édifice.

Des barres des grilles des fournaises ont été renouvelées et des outils pour attiser le feu et nettoyer les fournaises ont été fournis.

La clôture a été réparée et peinturée.

On a réparé les parties du toit qui n'étaient pas étanches; des sections de la gouttière en cuivre ont été renouvelées; les tuyaux de descente ont été réparés, et à leur base on a posé de nouvelles sections en fer.

Le vieux plancher a été enlevé, le plancher de dessous a été recloué, et un plancher Pyrofugont a été posé dans la pièce destinée au public dans le bureau de poste.

On a fourni des bandes de fer et des tirants pour le mât de pavillon.

On a aussi fait des réparations au système d'éclairage électrique.

On a ajouté des radiateurs dans les bureaux du premier étage, ces radiateurs ont été raccordés par une valve neuve de 2 pouces aux tuyaux de conduite et de retour partant de la fournaise.

On a aussi réajusté le radiateur dans le bureau des lettres recommandées.

PARRSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau support a été posé en dessous de l'horloge de la tour.

Le terrain, en avant de l'édifice, a été couvert de gazon et entouré d'une clôture de broche.

Des madriers en forme de trottoirs ont été posés sur le toit pour le protéger. On a construit une plate-forme en bois pour servir de base à l'appareil des signaux de tempête. Un hangar a été érigé sur le toit pour y enfermer le tambour et le cône des signaux de tempête. Sur le toit de cet édifice on a construit une tour en tôle galvanisée pour les signaux de tempête. On a raccordé les fils électriques de la tour avec les fils électriques de la tour de l'horloge afin de fournir la lumière aux lampes des signaux.

PICTOU.

ÉDIFICE DES DOUANES.

On a réparé les portes et les serrures de cet édifice. On a disposé autrement les tuyaux de plomberie du réservoir à l'eau dans l'attique, de manière à prendre l'eau directement de la conduite d'eau de la ville et avoir plus de pression. Les allées du terrain ont été remises à neuf et couvertes de gravier. On a aussi taillé les arbres d'ornement qui sont plantés sur cette propriété.

L'ouvrage a été surveillé par M. W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

On a installé deux fournaises neuves à l'eau chaude, rondes, Daisy n° 6, et elles ont été raccordées aux tuyaux principaux actuels.

BUREAU DE POSTE.

Les endroits détériorés ont été réparés. On a construit une clôture neuve en arrière de l'édifice et elle a été peinturée. On a aussi peinturé la boiserie aux premier et deuxième étages; les plafonds ont été blanchis, et les murs peinturés à la détrempe. L'ouverture de l'égout a été réparée. On a ajouté d'autres boîtes à lettres dans le bureau de poste, et réparé les vieilles boîtes à lettres.

SPRINGHILL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les bureaux des douanes ont été peinturés, les plafonds ont été blanchis. On a posé de nouvelles serrures. Les appartements du concierge ont été peinturés, et les plafonds ont été blanchis. Dans le bureau de poste, le plancher en bois dur a été réparé, et l'on a fait les autres réparations requises.

SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les portes et les cadres de portes de cet édifice ont été réparés. Dans la cloison du bureau de poste contenant les boîtes à lettres on a posé 200 pitons d'arrêt. On a enlevé le plancher en tuiles de la pièce destinée au public dans le bureau de poste, et il a été remplacé par un plancher Pyrofugont. Dans cette même pièce, des commutateurs ont été fixés aux lampes électriques, et toutes les autres réparations requises ont été faites.

Des modifications ont été faites à l'appareil de chauffage à l'eau chaude, on a changé la disposition des tuyaux principaux du soubassement, et on a installé deux fournaises carrées Gurney (séries 935). Cinq radiateurs ont été raccordés sur le rez-de-chaussée et on a changé la dimension et la position des radiateurs dans le logement du concierge, au deuxième étage.

HÔPITAL DE LA POINTE EDOUARD (SYDNEY).

On a enlevé les vieux poteaux et les soles de bois à deux des édifices et on a construit des fondations en béton. Quelques soliveaux de bois et certaines parties des planchers ont été enlevés et reconstruits en bois neuf. Les terrains autour de ces édifices ont été arrangés et nivelés.

TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Il a été fourni et posé en avant de cet édifice deux poteaux de fer supportant un groupe de cinq lampes chacun, avec globes et lumières au complet.

WESTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les lumières électriques de cet édifice, posé une nouvelle porte à l'entrée de côté et réparé toutes les portes extérieures. Les ressorts de porte ont été réparés. Les vitres cassées ont été remplacées. On a réparé la plomberie de l'intérieur. Des commutateurs ont été installés aux lampes électriques du vestibule public dans le bureau de poste. Toute la boiserie extérieure a été peinturée.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit pour le rendre étanche. Des vitres cassées ont été remplacées dans la cloison contenant les boîtes à lettres dans le bureau de poste. Les marches de granit, à l'entrée de l'édifice, ont été bouchardées à neuf. Des gouttières neuves en cuivre ont été posées, et on a réparé les tuyaux de descente. Des panneaux en glaces polies ont été posés aux portes extérieures. Sur le toit des douanes on a renouvelé les solins. Des rampes de cuivre jaune ont été placées sur les marches près des récepteurs des lettres. On a posé des madriers neufs pour couvrir les ponceaux au-dessus des rigoles de la rue. Toutes les autres réparations nécessaires peu importantes ont été faites.

WOLFVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un ressort a été posé à la porte d'en avant du bureau de poste. On a fixé un tuyau de tirage en grès sur la cheminée. Des moulures pour fixer les cadres ont été posées sur les murs du bureau du maître de poste. D'autres réparations peu importantes ont été faites en la manière requise.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé l'étoupage des sections de la fournaise à l'eau chaude. Le plafond du soubassement a été réparé au-dessus des fournaises. Dans l'entrepôt de vérification, on a posé des glaces polies aux châssis et des allèges aux fenêtres. Le plancher, les tiroirs, le comptoir, etc., dans la grande chambre des douanes, ont été réparés, ainsi que le plafond du vestibule public dans le bureau de poste. On a aussi fait toutes les autres réparations peu importantes, mais nécessaires dans l'édifice.

(A moins d'indication contraire, tous les travaux de réparations et d'améliorations en rapport avec les édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, décrits dans ce rapport, ont été exécutés sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux de la Nouvelle-Ecosse.)

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

VIEIL ÉDIFICE DE LA BANQUE.

Les soliveaux ont été renforcés et le plancher réparé dans le bureau du commis-priseur à l'entrepôt de vérification.

Les auvents ont été posés, au printemps, dans toutes les fenêtres de l'édifice et enlevés à l'automne.

On a réparé les murs de brique intérieurs dans le soubassement. Deux foyers ont été de nouveau revêtus de mortier et de briques à feu.

Du plomb en feuille a été fourni pour réparer l'arête du toit de l'édifice.

Trois compteurs électriques ont été enlevés, et l'on a installé un compteur de 20 amp. et trois coupe-circuits. Dans les bureaux de l'ingénieur, les fils électriques ont été renouvelés et l'on a fait des modifications à deux lumières électriques. On a aussi réparé les fils électriques dans le bureau du commis-priseur.

Un radiateur a été changé de place dans le bureau de l'ingénieur. Un jeu d'outils pour attiser le feu et nettoyer la fournaise a été fourni, ainsi qu'un seau à charbon.

Des réparations peu importantes ont été faites à l'appareil de chauffage et à la plomberie.

On a mis en place un nouveau réservoir d'expansion et on l'a raccordé à l'appareil de chauffage.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a exhaussé le trottoir de béton à l'entrée nord de l'édifice, et des cendres de charbon ont été répandues de chaque côté du trottoir.

Un coupe-vent a été fourni et posé dans le bureau de l'inspecteur des postes. On a fourni une drisse neuve pour le mât de pavillon. Des tablettes ont été disposées autrement, des châssis ont été réparés et l'on a fourni des tablettes pour les livres. Dans le bureau de l'inspecteur du gaz, toute la boiserie a été peinturée et vernie.

A l'extrémité est du corridor du bureau de poste, on a construit un nouveau bureau pour le vendeur des timbres.

Le réchaud à gaz a été changé de place et installé au complet.

Des modifications ont été faites dans le bureau des lettres recommandées du bureau de poste, la chambre a été agrandie et on y a construit un plafond. Un comptoir neuf en frêne a été fourni et d'autres travaux d'importance moindre ont été exécutés en rapport avec ces changements. Le tout a été définitivement peinturé, verni, etc., et laissé en parfait état et complet.

Les murs du bureau de l'inspecteur du gaz ont reçu une couche d'alabastine, les plafonds ont été blanchis, la boiserie peinturée et vernie et l'on a peinturé le plancher. Les ouvrages en métal ont été décorés avec de l'aluminium et du bronze doré. On a peinturé toutes les boîtes à lettres ainsi que les boîtes aux colis dans les rues de Charlottetown.

L'éprouvette du gaz a été enlevée, des modifications ont été faites à l'appareil d'essai du gaz et d'autres réparations peu importantes à la plomberie ont été faites dans le bureau de l'inspecteur du gaz.

Dans le lavabo du bureau de poste, un nouvel urinoir a été fourni et installé.

Les chaudières de l'appareil de chauffage ont été examinées et éprouvées; des rondelles de caoutchouc ont été posées à deux portes des trous de vidanges; on a fourni une barre de fer, des barres de grille du brasier et des plaques courbes pour la partie arquée des chaudières; les tuyaux de connexion postérieurs et le tuyau de fumée ont été nettoyés; on a réparé les grilles du brasier; des râcloirs et des tisonniers coupants ont été fournis.

Le revêtement en brique à feu a été reconstruit dans les deux chaudières; deux plaques courbes neuves ont été mises en place.

A l'entrée principale, on a placé sur le poteau de la lumière électrique, une lampe 250 et on a fait les réparations requises.

Il a fallu poser de nouveau les fils des lumières électriques après avoir changé les dispositions des bureaux du vendeur de timbres et des lettres recommandées. On a aussi fait quelques modifications peu importantes dans la pose des fils électriques dans le bureau de l'inspecteur du gaz.

Deux lumières électriques aditionnelles ont été installées dans le bureau de poste.

On a aussi posé ailleurs quelques fils électriques. Le système des cloches électriques a été réparé partout dans l'édifice.

On a réparé et changé la combinaison de la serrure de la porte de voûte dans le bureau de poste.

GEORGETOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le tuyau de connexion avec l'égout s'étant trouvé bouché, il a fallu enlever plusieurs sections du tuyau de grès et le tuyau de défécation en fonte, afin de faire disparaître l'obstruction et donner libre cours aux tuyaux. On a remplacé les vieux tuyaux par des neufs, sur lesquels on a fixé un nouvel orifice de nettoyage. A la sortie de l'égout on a construit et fixé une boîte neuve en madriers.

On a fait quelques réparations peu importantes à l'appareil de chauffage.

SOURIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

A l'entrée d'en arrière du bureau de poste on a posé une porte en pin. On a fermé l'ouverture qu'il y avait entre l'entrepôt de vérification et le bureau des trieurs de la poste rurale.

Une boîte neuve pour les cendres a été construite avec des montants et des planches. Deux ressorts de portes extraordinairement forts ont été fournis et mis en place.

On a fait quelques réparations peu importantes aux serrures des portes et aux bâtisses extérieures.

Des réparations ont été faites au briquetage de la bâtisse du générateur du gaz, située sur les terrains.

Une pompe et des gazeliers ont été réparés.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé deux panneaux vitrés aux portiques d'hiver placés à l'entrée principale de l'édifice, et ces portiques ont été peinturés.

Un échafaudage temporaire a été érigé à la tour pour y installer l'horloge. Quatre châssis formés de lattes ont été placés dans les fenêtres de la tour. On a construit au-dessous de la chambre des cadrans un plancher imperméable à l'eau. Une poutre a été mise en place pour supporter la cloche, et l'on a exécuté tous les travaux de menuiserie nécessaires pour l'installation convenable de l'horloge. Les cadrans de l'horloge ont été posés et couverts d'une glace. Dans la chambre des cadrans on a placé dans des conduits les fils pour la lumière électrique.

Une horloge de fabrique anglaise a été fournie et placée avec tous ses accessoires au complet, et elle fonctionne bien.

L'installation de l'horloge a été faite conformément aux plans et devis fournis par le ministère, à Ottawa.

Des réparations peu importantes ont été faites à la fournaise et un tuyau de fumée neuf a été posé.

On a peinturé toutes les boîtes à lettres installées dans les rues de Summerside.

TIGNISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit et placé deux nouveaux portiques d'hiver avec portes et châssis vitrés, et le tout a été peinturé. On a fait les petites réparations nécessaires aux portes; des ressorts de porte ont été fournis et posés; des carreaux vitrés ont été fournis et mis en place.

Un petit radiateur a été enlevé dans le bureau des douanes et on l'a remplacé par un grand radiateur de 24 x 26 x 90 pieds, muni de tous les tuyaux, valves, etc., nécessaires; le tout complet.

Dans le cabinet d'aisance on a placé un siège en chêne clair, muni de pentures nickelés, etc., et un nouveau réservoir pour les cabinets d'aisance a été mis en place.

Diverses petites réparations ont été faites à la pompe motrice et à la machine à gazoline dans le soubassement. On a fourni le matériel nécessaire pour recharger les piles d'accumulation, les quelques réparations nécessaires en rapport avec ces piles ont été terminées et le tout laissé en parfait état de fonctionnement.

On a modifié les fils électriques dans le soubassement et deux lumières nouvelles ont été installées; le magnéto a été aussi réparé.

(A moins qu'il soit autrement mentionné dans ce rapport, tous les travaux de réparations et d'améliorations en rapport avec les édifices publics de l'Ile du Prince-Edouard ont été exécutés sous la surveillance de M. J. J. McDuff, surintendant des édifices fédéraux de l'Ile du Prince-Edouard.)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Comme d'habitude, cet édifice a été maintenu en bon état pendant le cours de l'année; diverses petites réparations nécessaires ont été faites aux portes d'en avant, aux fenêtres et au toit. A l'intérieur de l'édifice, des murs ont été peinturés à la détrempe ; certaine partie de la boiserie a été peinturée et vernie. On a plâtré en neuf le plafond du passage supérieur. Le système de chauffage et les fournaises ont été réparés. On a réparé quelques articles de plomberie, posé des vitres et raboté les planchers du vestibule public. Des stores ont été posés aux châssis. Des vitres ont été taillées et ajustées aux cadrans de l'horloge. Dans la cloison du bureau de poste des changements ont été faits et des boîtes à lettres additionnelles ont été installées.

CAMPBELLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'exercice financier, on a entretenu l'édifice d'une manière générale. Une rampe a été ajoutée à l'escalier de sauvetage en fer. Quelques réparations ont été faites à l'horloge de la tour; une nouvelle roue d'échappement a été posée et on a aussi fourni des fils de fer, des blocs, etc. Les fils électriques nécessaires à l'éclairage et à l'illumination de l'horloge ont été posés dans la tour de l'horloge. On a réparé la table des trieurs dans le bureau de poste. On a fait de la peinture en détrempe et du peinturage à l'huile dans quelques chambres et corridors de l'édifice. Une cloison intérieure a été enlevée afin de convertir l'entrepôt de vérification des douanes en bureau de distribution du bureau de poste; et l'entrepôt de vérification des douanes a été construit au soubassement, avec un escalier et un portique extérieurs.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Il ne s'est pas fait beaucoup d'ouvrage dans cet édifice dernièrement, parce qu'on s'attendait de construire une allonge et de faire les autres réparations nécessaires. En avant du terrain acheté récemment (adjacent à l'édifice), un mur de soutènement en béton a été construit et un trottoir neuf en béton a été relié au vieux trottoir.

DALHOUSIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'exercice financier, cet édifice a été entretenu comme de coutume. Les murs intérieurs, les plafonds des vestibules et des passages depuis la porte de la rue jusqu'à l'étage supérieur ont été peinturés à la détrempe, les boiseries intérieures ont été peinturées à l'huile. La boiserie extérieure, les portes et les fenêtres, les cloisons du vestibule public, les radiateurs, etc., ont été aussi peinturés. Les ouvrages en bois dur ont été nettoyés et vernis. Des clôtures neuves ont été construites et peinturées. On a réparé la cheminée et on l'a entourée d'un cercle de fer.

Des réparations ont aussi été faites au vestibule extérieur.

FAIRVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été entretenu et il est en bon état; on y a fait diverses réparations peu importantes. A l'intérieur de l'étage supérieur, on a posé des papiers de tenture, fait du peinturage à la détrempe et avec de la peinture à l'huile; un manteau de cheminée en chêne a été installé. Dans l'étage du bureau de poste on a fait du peinturage d'une manière analogue. L'horloge de la tour a été surveillée avec soin pendant le cours de l'année. On a posé une serrure neuve à la porte de la cloison du vestible public du bureau de poste. Les lumières électriques ont été réparées.

FREDERICTON.

VIEIL ÉDIFICE PUBLIC.

Le vieil édifice public a été abandonné par le ministère des Postes, et l'on fait actuellement des changements dans le rez-de-chaussée pour y installer les bureaux du ministère des Douanes. Le premier étage est aussi modifié et amélioré pour des bureaux d'une division du ministère de l'Agriculture. Le bureau de l'immigration avait été installé temporairement au premier étage de cet édifice, mais peu de temps après, on l'a transporté dans le nouvel édifice public. Les bureaux des douanes seront transportés du premier étage au rez-de-chaussée, aussitôt qu'on aura complété les changements ci-dessus mentionnés et que l'aménagement intérieur aura été parachevé. Les boîtes à lettres du vieux bureau de poste ont été enlevées et déposées dans le soubassement de l'édifice. On a aussi fait quelques réparations générales peu importantes.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

De larges trottoirs en béton ont été construits en avant de l'édifice, et un trottoir en béton ordinaire a été posé de chaque côté de l'édifice. On a aussi érigé un petit mur de soutènement en béton entre le terrain et la propriété adjacente de la milice. Les châssis vitrés ont été enlevés des fenêtres de la chambre de la cloche de l'horloge et on les a remplacés par des châssis en lattes. L'ouverture du récepteur de lettres a été agrandie dans la pierre du parement de l'édifice. On a aussi amélioré l'aménagement intérieur du bureau de poste. Une échelle à coulisse a été fournie pour donner accès à l'écoutille du toit. Quelques commutateurs électriques ont été remplacés par des commutateurs automatiques Diamond H, et des cloches électriques ont été installées pour l'usage du bureau de poste. Un comptoir circulaire a été enlevé du vieil édifice et installé dans le bureau de l'agent d'immigration, au premier étage.

GRAND-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été bien entretenu. Une grille avec pentures a été placée dans les fenêtres du soubassement. On a vu à ce que les articles de plomberie fussent gardés dans un état sanitaire.

HAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'année, cet édifice a été entretenu en bon état. Des tuyaux à l'eau ont été raccordés au système d'aqueduc du chemin de fer I.C., pour donner l'approvisionnement d'eau nécessaire à l'édifice; toutes les connexions ont été faites d'une manière complète. On a installé dans l'édifice un appareil de gaz acétylène avec tous ses accessoires; une bâtisse en brique a été construite pour la production du gaz, des lampes avec globes ont été installées le long de la rue. On a renouvelé le plancher de tuiles dans la chambre de distribution du bureau de poste, et une grande partie du plancher dans le vestibule public. Le récepteur aux lettres, sur la façade du côté de la rue, a été complété. On a construit des trottoirs en béton, un couronnement et un ponceau près de l'édifice et le long du terrain sur les lignes de la rue. Tout le terrain a été nivelé, remblayé, gazonné et entouré d'une clôture. Un râtelier neuf pour les sacs des malles a été installé. On a changé de place le mât du pavillon et on l'a planté dans une base en ciment. Le puisard a été mis à un niveau plus bas. L'horloge de la tour a été entretenue en bon état de fonctionnement et on a fourni des piles électriques pour faire mouvoir le mécanisme de cette horloge.

HARTLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait quelques réparations peu importantes à la plomberie et on a renouvelé la cuvette d'un cabinet d'aisance. Une serrure à ressort a été posée à la porte de la cloison du bureau de poste, et d'autres réparations diverses ont été faites.

HILLSBOROUGH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des papiers de tenture et peinturé à l'intérieur de cet édifice. La machine de la pompe à air chaud a été réparée. Plus tard une nouvelle machine neuve a été installée.

MARYSVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'année, cet édifice a été entretenu en bon état, et les réparations ont été bien minimes. Quelques murs et plafonds ont été peinturés à la détrempe; on a posé du papier de tenture et fait un peu de peinturage à l'huile. Des réparations peu importantes ont été faites au vitrage, à la boiserie, aux serrures, aux boîtes à lettres, à une horloge de bureau, etc. On a préparé certaines lampes électriques. Dans la cour, le terrain a été amélioré, nivelé et applani.

MILLTOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été décrit dans le rapport de l'année dernière; il est maintenant complété. On a fait l'installation intérieure du bureau de poste. Des trottoirs en béton ont été construits autour de l'édifice, sur les rues d'en avant et de côté, et à l'entrée d'en arrière. Sur le côté et en arrière du terrain, on a érigé un mur de soutènement en béton. Quelques améliorations ont été faites aux portes, et on a posé des vitres. Un coffre-fort a été reçu et placé dans le bureau de poste. Une horloge a été installée dans la tour, et des conduits emboîtés ont été construits pour les contre-poids de l'horloge.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'année, cet édifice a été maintenu en bon état. Un escalier de sauvetage avec rampe en fer a été construit à l'extérieur de l'édifice. On a réparé les enduits et ils ont été peinturés à la détrempe. Des modifications et additions considérables ont été faites à l'installation intérieure du bureau de poste. Le système d'éclairage électrique a été grandement amélioré dans le bureau de poste. On a ajouté un radiateur à vapeur et une partie des planchers a été renouvelée. On a aussi fait des améliorations dans la chambre de toilette du premier étage; une porte additionnelle a été construite et le cabinet d'aisance a été renouvelé.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant l'été, on a surveillé l'entretien général de cet édifice et fait quelques réparations. A l'intérieur de l'édifice, les murs du rez-de-chaussée et des étages supérieurs ont été peinturés à la détrempe, et la boiserie a été peinturée et vernie. On a renouvelé le plancher de la pièce destinée au public et du vestibule; des seuils ont été posés aux portes, etc. Des marches neuves ont été construites dans l'escalier principal.

RICHIBOUCTOU.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le cours de l'année, cet édifice a été maintenu en bon état. Cinq lampes "Laddin" ont été fournies. On a peinturé et vitré les nouvelles portes d'en avant. Des travaux de peinturage à la détrempe, de peinturage à l'huile et de vitrage ont été exécutés à l'intérieur de l'édifice. La clôture et l'échelle de sauvetage ont été peinturées. On a réparé la fournaise et installé de nouvelles grilles au brasier. La chaudière et la pompe à air chaud ont été réparées.

SAINT-JEAN.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Cet édifice a été entretenu en bon état pendant le cours de l'année. Les tuyaux à l'eau se trouvant détériorés dans presque toute la bâtisse, il a été nécessaire de les renouveler. Ces travaux de réparation exécutés d'une manière satisfaisante ont gran-

dement amélioré l'approvisionnement et la distribution de l'eau dans l'édifice. Un bassin neuf de lavabo a été placé dans le bureau de la Marine et des Pêcheries, et on a fait à la plomberie d'autres petites réparations requises. Des stores ont été posés aux fenêtres du bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur. Le revêtement des fournaises de l'appareil de chauffage a été renouvelé et les chaudières ont été réparées. On a posé des pièces de fonte neuve et tout l'appareil de chauffage a été mis en bon état. On a réparé le réservoir à l'eau chaude dans les appartements de l'officier préposé au service des signaux. Le bureau de l'inspecteur du gaz a été plâtré et peinturé. Le mur des bureaux de la Marine et des Pêcheries a été réparé et peinturé, et l'aile du nord a été nettoyée, du soubassement au sommet; on a peinturé à la détrempe les murs et les plafonds, et les planchers ont été peinturés à l'huile; des fils électriques ont été mis en place. Sur le dôme de la douane on a installé un mât de pavillon en acier, avec tous ses accessoires, pour remplacer le mât de bois, qui avait été brisé par une tempête de vent. On a fait le vitrage nécessaire, quelques grandes glaces polies ont été renouvelées dans différentes parties de l'édifice. Le monte-charge à moteur hydraulique a été réparé. L'ascenseur électrique a été muni de tous les accessoires nécessaires et maintenu en bon état. Diverses réparations ont été faites à la boiserie; les serrures et les clefs ont été bien entretenues. Depuis quelque temps, des plaintes ayant été portées au sujet de l'éclairage qui était défectueux, on a préparé pendant l'année des plans et un devis pour la pose d'un système d'éclairage électrique dans tout l'édifice; le contrat a été adjugé à la compagnie Wm. J. O'Leary, et l'ouvrage a été parachevé. Depuis ce temps-là, on a fourni des lampes électriques portatives dans divers bureaux.

VIEUX BUREAU DE POSTE.

Pendant l'année, on s'est occupé, comme d'habitude, du bon entretien de cet édifice. Des réparations ont été faites au vitrage, à la boiserie, à la plomberie, aux cabinets d'aisance, etc. On a réparé l'ameublement et une porte pivotante. L'horloge de la tour, l'horloge du vestibule et les autres pendules ont été maintenues en bon état. On a réparé le plâtrage du plafond de l'étage principal. La chaudière à vapeur a été réparé, ainsi que les niveaux en verre, des taquets et des rondelles ont été fournis. Des lampes électriques ont été installées et quelques réparations ont été faites au système d'éclairage et ses accessoires. Les entourages des fenêtres du soubassement, près du trottoir, ont été améliorés, et le tuyau de descente partant du toit a été prolongé en dessous du trottoir jusqu'à la rigole de la rue. On a réparé les boîtes à lettres, les serrures, les tubes acoustiques, les lumières et la machine à timbrer. On a aussi fait des réparations peu importantes à la boiserie de l'édifice et à la cage de l'ascenseur. Plusieurs trucks pour les malles ont été réparés, peinturés et vernis.

Cet édifice n'est plus occupé actuellement comme bureau de poste, celui-ci a été transporté dans le nouvel édifice. Le vieil édifice a été mis en bon état pour recevoir les employés des autres ministères, qui occupaient des bureaux loués en dehors. Le personnel, les meubles, etc., de l'ingénieur de district du ministère des Travaux publics, ont déjà été installés dans cet édice.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

On vient justement de parachever cette bâtisse. C'est un vaste édifice construit avec un style moderne, dont la façade est en granit et en pierre de taille, les côtés et les murs postérieurs en brique et en pierre; il a quatre étages et un soubassement.

Le personnel de l'inspecteur des postes pour le Nouveau-Brunswick, et celui du surintendant du service des postes par chemin de fer, ont été transportés du vieil édifice dans cette nouvelle bâtisse, et y ont installé les différents bureaux de leurs divisions respectives. A la fin de l'exercice financier, tout était prêt pour recevoir le personnel du bureau de poste, avec son ameublement, son matériel d'affaires, etc.

Il restait nécessairement quelques ajustements à finir, mais le tout se complète actuellement. On a entré l'approvisionnement de charbon dans l'édifice. Le couvercle de l'appareil à monter les cendres a été amélioré, et l'on a terminé les quelques petits travaux nécessaires au bon fonctionnement du monte-charge. Les grands casiers pour les colis postaux passant en douane ont été disposés tels que demandés. On a acheté, pour le concierge, les ingénieurs mécaniciens et les hommes des ascenseurs, tout le matériel qui leur était nécessaire, à savoir: trente-cinq pieds de boyaux et les accessoires; des barils pour les cendres, des outils, des huiles, des articles d'étoupage et toutes les différentes autres choses dont ils auront besoin. On a fait l'aménagement intérieur des voûtes; les râteliers des sacs de malle et les casiers ont été reçus et mis en place. Un pupitre et une chaise ont été fournis pour le bureau du surintendant du service des malles par chemin de fer. On a fixé des tablettes et des crochets pour les vêtements dans les bureaux de l'inspecteur des postes et du surintendant du service des malles par chemin de fer. Les fils électriques et les accessoires nécessaires ont été placés pour la machine à timbrer. On a amélioré les galeries d'inspection, et on a réparé les meubles provenant du vieil édifice. Des stores ont été fournis et fixés aux fenêtres.

Il reste à terminer plusieurs petites choses peu importantes.

Un mur de refend et un radiateur fixé au mur ont été placés dans le bureau du service des malles par chemin de fer, de manière à former une chambre séparée pour le sténographe.

BANQUE D'ÉPARGNES.

On a entretenu en bon état cet édifice, comme d'habitude, pendant le cours de l'année. Des cabinets d'aisance ont été installés dans le soubassement. On a peinturé les bureaux et les fenêtres autour de l'édifice. Des réparations ont été faites aux glissoires à charbon et à la porte de la clôture.

STATION DE LA QUARANTAINE—PARTRIDGE ISLAND.

Pendant le dernier exercice financier, on a réparé les toits des trois édifices en posant une couverture neuve en bardeaux. Des améliorations ont été faites à l'appareil de chauffage, et l'on a changé un radiateur de place dans la maison de l'assistant du médecin. La chaudière de l'appareil de chauffage dans l'hôpital a été améliorée, un distributeur neuf a été installé. Un commencement d'incendie a causé des dommages aux murs et au toit de l'hôpital des malades souffrant de la variole. Ces dommages ont été réparés à peu de frais.

SAINT-JEAN-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

A l'intérieur de cet édifice, les murs et les plafonds ont été peinturés à la détrempe, et la boiserie a été peinturée à l'huile et vernie; la clôture entourant le terrain a reçu une couche de peinture à l'épreuve du feu. Comme d'habitude on s'est occupé de l'horloge de la tour pendant l'année. Quelques réparations peu importantes ont été faites à la plomberie. On a réparé et peinturé le mât de pavillon.

BÂTISSE D'IMMIGRATION.

La vieille bâtisse est une structure en bois à deux étages. Le hangar n° 4 est une bâtisse en bois à deux étages dont l'étage supérieur seulement est en possession du ministère pour les fins du gouvernement. Ces bâtisses ont été occupées en grande

partie par des soldats, et le ministère de la Milice en a pris le contrôle plus ou moins.

On a réparé les enduits des murs. Trois nouveaux seuils de porte ont été posés et les planchers ont été réparés. On a aussi réparé les allèges et les rejets d'eau, les portes d'en avant, les serrures et les verrous, ainsi que les lambris des plafonds. Dans la chambre de la fournaise, le plancher a été exhaussé et nivelé. On a réparé les cloisons de l'étage supérieur; dans le compartiment à charbon les murs ont été renforcés au moyen d'un tirant en fer traversant d'un mur à l'autre.

Les murs, depuis l'étage supérieur jusqu'en bas, ont été peinturés à la détrempe, et la boiserie peinturée à l'huile. L'intérieur du hangar n° 4 a été peinturé, et les vitres renouvelées. On a réparé la plomberie et le tuyau à vapeur principal du hangar n° 4, ainsi que les chaudières de l'appareil de chauffage; une nouvelle série de grilles a été posée dans le brasier de la fournaise. Le tuyau de fumée et l'appareil de chauffage ont été réparés. Le tuyau de fumée au sommet de la cheminée a été renforcé par un cercle en fer, et les supports ont été renouvelés. On a construit une plate-forme pour le charbon dans la chambre des fournaises. Des tisonniers et autres accessoires ont été fournis aux chauffeurs. Les fils électriques ont été réparés et des lampes ont été fournies.

On a réparé ou renouvelé, suivant le cas, de la boiserie, des portes et des serrures.

ST. STÉPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les planchers de la pièce destinée au public et du vestibule ont été renouvelés, et le plancher de béton du soubassement a été réparé. On a aussi réparé la cheminée et le toit, et on a construit une guérite au-dessus de l'écoutille du toit.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est en bon état, et il a été entretenu pendant tout le cours de l'année. Un bain a été fourni et installé à l'étage du concierge. Le passage et les chambres ont été en partie passés à l'alabastine et en partie peinturés. On a peinturé les poteaux de lampes, réparé les tuyaux à l'eau, et renouvelé le drap couvrant la table des trieurs dans le bureau de poste. En avant de l'édifice, on a construit en béton une plateforme et des allées de voiture; on a aussi érigé deux poteaux supportant des groupes de lampes électriques. Des fils pour l'éclairage électrique ont été fixés dans les appartements du concierge; des stores ont été fournis pour les fenêtres; on a ajouté des sections aux casiers pour les lettres. Un mât de pavillon a été mis en place. Un robinet à l'eau a été fixé près de l'allège de la fenêtre, et on y a placé un boyau. Un tiroir additionnel a été posé dans le comptoir. On s'est occupé régulièrement de l'horloge de la tour; des piles ont été fournies, etc.

TRACADIE.

LAZARET.

Sur l'autre côté du chemin, vis-à-vis de l'édifice, il y a la résidence du médecin; pendant l'année, une belle grange avec étable a été construite près de la maison. On a conduit un tuyau à l'eau de la maison à la grange; un puits artésien a été creusé et le terrain a été nivelé. Des râteliers avec crochets ont été fournis pour y placer les har-

nais et les boyaux à l'eau, et on a aussi fourni divers autres articles nécessaires. Sur le plancher de la grange on a placé des plaques de fer au-dessus des drains. Des trémies pour le grain et autres produits alimentaires ont été construites. On a posé des poteaux pour garder les portes ouvertes au besoin. A la fin de l'exercice financier, on a reçu les articles de plomberie qu'il faudra renouveler dans le Lazaret.

(A moins qu'il soit autrement mentionné dans le rapport, tous les travaux d'améliorations et de réparations en rapport avec les édifices publics dans la province du Nouveau-Brunswick ont été exécutés sous la surveillance de M. D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick, Saint-Jean, N.-B.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

ARTHABASKA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé un système d'éclairage électrique pour illuminer les quatre cadrans de l'horloge dans la tour de cet édifice. Une tablette en pierre avec inscription lettrée a été fixée dans le mur d'en avant. On a construit des approches en béton à l'entrée principale de l'édifice et près de l'ouverture pratiquée dans le mur pour recevoir les lettres. Toute l'étendue du terrain en avant de la bâtisse a été nivelée et gazonnée.

BERTHIERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le portique, à l'entrée privée de cet édifice, les galeries et les marches du bureau de poste ont été modifiés en partie pour répondre aux exigences requises.

BUCKINGHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le béton le long de l'édifice, sur les côtés nord et ouest, afin d'empêcher l'eau de pénétrer dans le soubassement.

Un hangar temporaire en bois a été couvert d'un toit. Dans la salle à dîner du concierge un plancher en bois dur a été posé.

COATICOOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des améliorations ont été faites aux ouvrages de plomberie du premier étage de cet édifice.

Les appartements du concierge ont été nettoyés, tapissés en neuf, peinturés et vernis suivant les exigences requises. On a aussi réparé plusieurs parties des toits.

ARSENAL.

La construction de cette bâtisse, décrite dans le rapport de l'année dernière, est actuellement parachevée.

On a fourni des râteliers métalliques pour les salles et pour l'équipement intérieur.

CHICOUTIMI.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un mur de soutènement et de protection a été construit en béton sur le côté nord de la propriété du gouvernement. En rapport avec cet ouvrage, on a fait un remblai de 140 pieds de longueur, et il a fallu enlever le canal d'égout et le replacer. On a réparé et recouvert de gazon nouveau le terrain situé en avant de l'édifice; ce terrain avait été passablement bouleversé par les travaux d'amélioration que la ville a fait exécuter.

On a remplacé par une couverture métallique le toit en feutre et gravier de l'édifice.

COOKSHIRE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un appareil de sauvetage, composé d'un balcon et d'une échelle en fer, a été installé en arrière de cet édifice. On a peinturé toutes les ouvertures extérieures, les clôtures, etc. A l'intérieur on a fait soit du peinturage à la détrempe ou à l'huile, ou on a verni de nouveau selon les exigences requises. Le système d'éclairage électrique a été réparé.

DRUMMONDVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La cloison des boîtes à lettres a été changée de place dans le bureau de poste afin de donner plus d'espace à la partie réservée au public. Au premier étage de l'édifice, on a installé la grande chambre des douanes.

Le 20 décembre 1915, un contrat a été adjugé aux entrepreneurs, J. T. Schell, Co., Alexandria, Ont., pour faire l'aménagement des bureaux des douanes.

EAST ANGUS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est actuellement complété.

Le 27 juillet 1915, un contrat fut adjugé pour faire l'installation intérieure du bureau de poste, y compris tous les accessoires d'aménagement. Les entrepreneurs de ces travaux ont été: Berlin Interior Harwood Co., Berlin, Ont.

Le gouvernement a fourni les grilles de cuivre et le devant des boîtes à lettres dans le bureau de poste.

Les terrains environnant cet édifice ont été remplis, nivelés et gazonnés, et les allées ont été couvertes de gravier. On a construit des trottoirs et des marches en béton, ainsi que la fondation de béton pour un mât de pavillon en acier. Le mât de pavillon en acier a été fourni et planté sur le terrain gazonné, à côté de l'édifice.

Un drain en tuiles agricoles a été construit en dessous du plancher du soubassement. On a installé dans la tour une horloge à quatre cadrans, de la fabrique A. Gillett et Johnston, Angleterre, avec une cloche et tout le mécanisme nécessaire. Des fils électriques ont été posés pour les lumières requises vis-à-vis des cadrans et dans les compartiments du mécanisme.

Des fils électriques et des lampes additionnels ont été aussi fournis.

FARNHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

A cette bâtisse, il a été nécessaire de renouveler toutes les gouttières des toits et les tuyaux de descente. On a réparé le toit. Le hangar en arrière de l'édifice a été couvert en tôle galvanisée; la boiserie extérieure a été peinturée de nouveau. L'intérieur du bureau de poste et l'ameublement ont été modifiés pour accommoder la division du service de la poste rurale.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Ici, on a construit deux bâtisses jumelles en forme de *cottage*.

Cette construction, décrite dans le rapport de l'année dernière, est actuellement parachevée.

FRASERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les appartements du concierge dans cet édifice ont été améliorés. On a fait aussi quelques changements peu importants à l'installation intérieure du bureau de poste.

GRANBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des réparations générales au plâtrage des plafonds et des murs de cet édifice. Les appartements du concierge ont été nettoyés, tapissés ou vernis de nouveau selon les exigences requises. On a amélioré le drainage de l'appareil de chauffage, et réparé le système d'éclairage électrique.

HOCHELAGA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a disjoint et raccordé deux tubes sur le plancher de ciment de cet édifice. La clôture a été réparée. On a fourni et posé des barres de grille au brasier de la fournaise. Un filtre et un réservoir à l'eau chaude d'une capacité de 30 gallons ont été installés.

JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'allonge construite à cet édifice a été décrite dans le rapport de l'année dernière.

On a placé des poutres d'acier additionnelles pour supporter la partie supérieure de la tour de l'horloge. Une porte a été percée dans le mur entre la vieille bâtisse et

le nouvel édifice; une autre porte a été construite conduisant des appartements du concierge au toit, et on a construit un palier en dehors. Pour donner une meilleure commodité, quelques radiateurs ont été changés de place.

Des changements ont été faits à la vieille bâtisse afin d'appareiller l'aspect de la partie neuve de l'édifice. Conformément au contrat adjugé, une horloge à quatre cadrans, avec cloche et tous ses accessoires, ont été mis en place, et on y a installé la lumière électrique. A la fin de l'exercice financier, l'édifice était pratiquement complété, et des arrangements ont été pris pour transporter dans le nouvel édifice tous les bureaux du gouvernement, qui occupent actuellement des bâtisses louées.

Le 21 septembre 1915, un contrat a été adjugé pour la fourniture et l'installation de l'aménagement intérieur du bureau de poste et des bureaux des douanes et du Revenu de l'Intérieur.

Entrepreneurs: J. F. Schell Company, Alexandria, Ont.

JONQUIÈRES.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrite dans le rapport de l'année dernière, est maintenant complétée.

Le 9 novembre 1915, un contrat a été adjugé pour faire et parachever l'installation intérieure du bureau de poste.

Entrepreneur: R. A. Sproule.

Le gouvernement a fourni les grilles de cuivre et les devants des boîtes à lettres.

L'ASSOMPTION.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé la couverture en goudron et gravier du toit de cet édifice. La partie supérieure de la cheminée de brique et de pierre a été reconstruite. On a fait aussi plusieurs autres réparations.

LÉVIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit, les gouttières, les tuyaux de descente et les solins de cet édifice.

La boiserie extérieure et intérieure ainsi que l'ouvrage en fer ont été peinturés. Partout dans les corridors, les passages, les bureaux et les vestibules publics, les murs et les plafonds ont été peinturés à la détrempe. On a verni tous les ouvrage et les planches en bois dur. La salle de résidence et la salle à dîner du concierge ont été garnis avec des papiers de tenture. Tous les serpentins et les radiateurs ont été bronzés.

LONGUEUIL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Toute la boiserie extérieure et les autres ouvrages peinturés, les clôtures, etc., ont été peinturés de nouveau; on a fait quelques réparations peu importantes à la plomberie et au système d'éclairage.

LOUISEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Sur les terrains autour de cet édifice on a planté une douzaine d'érables; ces terrains ont été remplis, nivelés et gazonnés, on a aussi couvert les allées et les chemins avec du gravier. Le long des allées et des chemins on a construit un rebord en béton afin d'empêcher les voitures de passer sur les gazons. Sur la rue, en avant de l'édifice, deux poteaux en béton bien finis ont été érigés pour y attacher les chevaux. On a construit un trottoir et un pavage en béton sur le front de la propriété. En arrière de l'édifice, il a été construit une galerie et un escalier en acier pour donner une sortie de sauvetage en cas d'incendie.

Sur trois côtés, à la limite du terrain, on a placé une clôture en bois dressé et peinturé. Des fils placés dans des conduits ont été fixés pour fournir l'éclairage électrique nécessaire aux cadrans de l'horloge et dans la chambre du mécanisme. Une horloge à quatre cadrans (de la fabrique W. F. Evans & Sons, Angleterre) a été installée dans la tour, avec une cloche et tout le mécanisme requis, y compris les boîtes pour les contre-poids et le mécanisme.

MAGOG.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé la couverture en goudron et en gravier sur le toit de cet édifice. Un balcon et une échelle de sauvetage en fer ont été installés sur la façade postérieure de cet édifice, conduisant du premier étage à l'attique.

MATANE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le rapport de 1914, on a décrit cet édifice qui est actuellement complété.

En avant et sur le côté ouest de l'édifice, on a entouré le terrain d'un rebord en béton avant d'y poser les pierres concassées. Un trottoir et un pavage en béton ont été construits, ainsi qu'un mur de soutènement en béton avec balustrade en fer. Le terrain a été nivelé et gazonné, et les allées ont été couvertes de gravier. L'édifice a été muni d'un appareil de sauvetage en fer. La propriété a été entourée d'une clôture en bois peinturé. Dans cette clôture on a construit une porte simple et une grande porte à doubles battants pour les voitures.

Des fils électriques ont été posés pour l'éclairage de la tour et des cadrans de l'horloge. Une horloge, de la fabrique John Smith & Son, Angleterre, avec cloche et tous ses accessoires ont été installés dans la tour par le charpentier et l'horloger.

Pour fournir l'approvisionnement d'eau nécessaire, on a installé une pompe refoulante avec un levier à main.

Une section neuve a été fournie pour la fournaise à l'eau chaude, et on a posé une couverture en asbeste.

MONTRÉAL.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA DOUANE ET DE L'ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice, entièrement décrit dans le rapport de 1913, est maintenant fini.

Le 5 février 1916, un contrat a été adjugé par l'aménagement des bureaux de la douane.

Entrepreneurs: Berlin Interior Hardwood Co., Berlin, Ont.
Des stores ont été fournis et fixés aux fenêtres de l'édifice.

VIEIL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le toit métallique a été réparé; un tuyau de chasse a été fourni pour les cabinets d'aisance. On a réparé six lampes à arc; une bobine magnétique a été renouvelée. On a renouvelé complètement la bobine d'une roue de mise en marche, réparé un éventail électrique, un commutateur du moteur et les accouplements des balais. Les vieux tubes des chaudières ont été remplacés par des neufs, le briquetage a été renouvelé autour des fournaises, les valves ont été réparées au moyen de métal antifriction. Une courroie de déplacement et des consoles d'arrêt ont été fixées dans l'ascenseur; des robinets, les cabinets d'aisance, des injecteurs et des réservoirs ont été réparés.

VIEIL ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a installé dans cet édifice un réservoir à l'eau chaude d'une capacité de 150 gallons, réparé un serpentin à vapeur qui coulait, les robinets du bain et des bassins. Dans la chambre de toilette le tuyau de renvoi a été nettoyé, on a renouvelé le tuyau à l'eau principal dans les parties où il était brisé.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fourni et posé une barre au centre du brasier de la fournaise à l'eau chaude, et les grilles de la fournaise ont été réparées.

HÔTEL DES POSTES.

Les ascenseurs de cet édifice ont été réparés, la boîte de mise en marche a été reconstruite; on a réparé un éventail électrique; des couverts ont été mis sur les godets à l'huile et le compensateur a été mis en état de fonctionnement. On a réparé des trucks et des roues en caoutchouc; de nouvelles roues en caoutchouc ont été fournies. Les portes des ascenseurs ont été enlevées, les cadres réparés et garnis d'un treillis métallique et les portes ont été remises à leur place. On a réparé une porte à coulisse et posé des ressorts. On a fabriqué une casserole en tôle galvanisée pour laver les machines; un réservoir en tôle métallique a été fourni; les niveaux d'eau ont été changés et on a réparé le réservoir à l'eau chaude. Les récepteurs des lettres ont été réparés; on a réparé aussi la pompe automatique du stérilisateur de l'eau potable.

Sur le toit de l'édifice, on a construit un garde-corps avec des tuyaux de fer. Un radiateur brisé, des cabinets et des urinoirs ont été réparés. On a installé un lavabo dans le bureau du surintendant en chef du bureau de poste. Un réservoir d'extraction a été fourni et mis en place avec tous ses tuyaux de connexion. On a posé une moulure de 3 pouces sur les fils du téléphone. Les ouvrages en marbre ont été réparés. Des grilles ont été fournies et fixées aux portes et aux fenêtres. On a peinturé les boîtes à lettres et colis placées dans les rues. Une grande barrière en fer avec cadre en fer ont été mis en place. Dans les bureaux de l'inspecteur et de la division des lettres en rebut on a remplacé les lampes à arc par des lampes nitrogènes. Le système électrique a été changé dans les bureaux des colis postaux en douane. Des changements ont été faits dans le bureau du comptable et la chambre de téléphone. Vis-à-vis des ascenseurs on a construit des fenêtres.

STATION POSTALE "A" (RUE SAINT-JACQUES).

Le bassin a été réparé; les radiateurs ont été disjoints; on a posé des tuyaux de connexions aux tuyaux de la rue et on a réparé l'ouvrage en béton de l'édifice.

On a aménagé des bureaux temporaires pour le commis des travaux, l'inspecteur du chauffage, l'inspecteur de l'appareil électrique et pour le gardien des magasins. On a aussi installé un magasin, un atelier pour les peintres, les charpentiers, les électriciens, etc., et une usine.

STATION POSTALE "B".

On a réparé dans cet édifice le réservoir des cabinets d'aisance et les tuyaux du gaz. Un radiateur a été installé; des tuyaux de fumée ont été posés aux réchauds. Des radiateurs ont été changés de place, des tuyaux ont été couverts en asbeste et on a renouvelé le siège des cabinets d'aisance; 75 pieds de boyaux ont été fournis et des modifications ont été faites dans l'aménagement du bureau de poste.

STATION POSTALE "C" (EST).

Dans cet édifice, on a réparé des serpentins de chauffage, la fournaise et la lanterne du toit, et 75 pieds de boyaux ont été fournis.

STATION POSTALE "D".

On a réparé dans cet édifice le réservoir et les cuvettes des cabinets d'aisance, posé une barre de fer au centre du brasier de la fournaise à eau chaude, réparé des robinets et la fournaise; il a été fourni deux extincteurs et sept stores pour les fenêtres.

STATION POSTALE "E".

Dans cet édifice, une valve régulatrice a été placée sur le tuyau à l'eau et une soupape de sûreté sur la fournaise. On a posé une grille neuve au brasier de la fournaise; les urinoirs ont été réparés. On a fourni deux extincteurs en cas d'incendie et 12 abat-jour.

STATION POSTALE "G".

(*Rues Prince-Arthur et Elgin, division Saint-Laurent.*)

On s'est procuré l'emplacement pour la future station postale "G".

Les vieux édifices ont été démolis et une clôture a été construite. On a élevé un mur entre la propriété voisine.

STATION POSTALE "H".

Dans la cave de cet édifice, on a posé un tuyau de drainage et une valve régulatrice, avec un support pour le tuyau. On a réparé le tuyau de ventilation et des ventilateurs neufs ont été installés; des indicateurs de niveau d'eau, un hydromètre et un radiateur ont été mis en place.

STATION POSTALE "L" (WESTMOUNT).

Dans cet édifice, on a posé une valve à clapet sur les tuyaux à l'eau; les robinets à l'eau ont été réparés. Un trottoir a été construit à l'extérieur de l'édifice. Un serpentin de la fournaise, un réservoir, un tuyau de chasse et une valve ont été réparés dans les cabinets d'aisance.

STATION POSTALE "M".

On a fourni dans cette bâtisse cinq moustiquaires en toile métallique pour les fenêtres et un extincteur.

STATION POSTALE "O" (QUARTIER SAINT-LAURENT).

Les cabinets d'aisance et le système d'éclairage électrique ont été réparés dans cet édifice.

GARAGE—CHANGEMENTS ET ADDITIONS (LABORATOIRE DES PRODUITS FORESTIERS).

Les changements et les additions qui ont été faits dans cet édifice et décrits dans le rapport de l'année dernière, sont maintenant parachevés.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES POSTES (VIEIL ÉDIFICE DU "HERALD" LOUÉ).

On a construit dans cet édifice des cloisons pour installer les bureaux de l'inspecteur du système électrique et du gardien du magasin, ainsi que des chambres d'emmagasinage, un atelier, une boutique de charpentier; dans les magasins des tablettes ont été posées. On a fait l'installation d'urinoirs et de cabinets d'aisance.

MURRAY BAY (MALBAIE).

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant complété.

Le 5 février 1916, un contrat a été adjugé pour l'installation intérieure et l'aménagement du bureau de poste.

Entrepreneurs: *The Berlin Interior Hardwood Co.,* Berlin Ont..

On a installé dans la tour de l'édifice une horloge à quatre cadrans (Gillett et Johnson, fabricants, Angleterre) avec la cloche et tous les accessoires requis.

PIERREVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complètement réparé les galeries et les marches en avant et sur le côté de cet édifice. Tout l'extérieur a été repeinturé, et tout l'intérieur a été nettoyé, les murs et plafonds ont été peinturés à la détrempe, et la boiserie a été peinturée et vernie.

PLESSISVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé toute la boiserie des ouvertures extérieures, etc., de cet édifice. Les marches en pierre ont été refaites et mises en place; sur un côté on a reconstruit entièrement le trottoir en béton. A l'intérieur de l'édifice, des changements ont été faits à la cloison du bureau de poste afin de donner plus d'espace aux employés du bureau de poste.

QUÉBEC.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Une allée pour les voitures a été construite en béton sur les côtés nord et est de l'édifice. Entre cette bâtisse et la douane on a posé un trottoir en ciment.

Dans le bureau des messageries, le plancher a été reconstruit en bois dur; partout dans l'édifice le système d'éclairage électrique a été réorganisé. On a fait des changements dans les cloisons. Dans le vestibule public du bureau des messageries on a placé un pupitre en merisier.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Le 28 juin 1915, un contrat a été adjugé pour faire les travaux nécessaires à mettre le soubassement imperméable à l'eau.

Une tranchée a été creusée sur tout le pourtour de l'édifice pour faire convenablement le nouveau mur imperméable à l'eau, et l'on a ensuite rempli cette tranchée après l'achèvement de ce mur en béton.

Sur toute la surface du soubassement, un plancher neuf en béton a été construit par-dessus le vieux plancher en béton, après avoir mis une couche d'un composé imperméable entre ces deux planchers. Ce composé imperméable a été continué sur les murs jusqu'à une hauteur d'environ trois pieds.

L'édifice est éclairé par la lumière électrique. Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs: *The Standard Paint Co. of Canada, Ltd.*

Après les dommages causés par l'eau des grandes marées, il a fallu enlever du soubassement la machine de l'ascenseur et la placer au-dessus de tête. L'ouvrage a été fait par la *Otis-Fenson Elevator Co.*

On a peinturé en détrempe les murs et les plafonds de quelques bureaux et des passages, et la porte principale a été revernie.

Pendant l'année, comme d'habitude, on s'est occupé de garder l'édifice dans un bon état sanitaire.

En janvier, des instructions ont été données pour l'érection d'une boule indiquant l'heure; cet ouvrage est en voie d'exécution.

JETÉE LOUISE—BÂTISSE DES IMMIGRANTS.

Cette bâtisse, décrite dans le rapport de 1912, est maintenant parachevée.

On a fait des travaux de maçonnerie et les tranchées nécessaires pour l'installation de trois chaudières à vapeur qui ont été mises en position.

MANÈGE MILITAIRE—ALLONGE ET CHANGEMENTS.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est actuellement complété.

HÔPITAL DES IMMIGRANTS.

On a transporté 336 lits de l'hôpital de détention aux salles de l'hôpital civique dans la nouvelle bâtisse des immigrants. La boiserie intérieure de cet édifice a été peinturée et émaillée. On a peinturé les doubles châssis, émaillé la table et les châssis dans la salle des opérations; les murs et les plafonds ont été peinturés en détrempe; une cloison vitrée a été construite; dans les lanternes du toit et partout ailleurs les vitres brisées ont été remplacées. On a posé un nouveau *burlap* aux dados autour des murs de la grande salle à dîner du soubassement. Dans la salle des opérations les lambris en métal émaillé ont été vernis à neuf. On a réparé les plafonds endommagés, la cheminée, les moustiquaires des fenêtres, les marches en pierre, les murs et le toit. L'ouvrage en béton a été exhaussé; on a renouvelé la couverture en goudron et gravier. Dans les tuyaux à l'eau principaux, un tuyau brisé a été renouvelé. Dans différents passages, chambres et vestibules des planchers en terrazo ont été construits.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-ROCH.

Le toit de cet édifice a été réparé; on a installé un moteur électrique dans le soubassement pour pomper l'eau. Un trottoir en bois a été construit depuis la cour jusqu'à la porte du bureau de poste.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-SAUVEUR.

Une cloison en bois et en fer a été construite pour séparer la chambre des facteurs du bureau de poste principal. On a augmenté le nombre de lumières électriques. Le trottoir a été réparé et la clôture peinturée de nouveau. Dans la chambre de toilette du concierge, une fenêtre a été construite au complet.

QUARTIERS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL "CITADELLE"

On a réparé la plate-forme de la terrasse qui s'ouvre sur la salle de bals.

RIGAUD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des réparations considérables à la fournaise de cet édifice. On a fait aussi diverses autres réparations peu importantes.

ROBERVAL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une rampe en fer forgé a été posée aux portes d'en avant et de côté de cet édifice. On a installé 5 lampes électriques.

SAINT-GABRIEL DE BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Autour de cet édifice on a construit des trottoirs en béton de cinq pieds de largeur, avec des bordures et rigoles le long du chemin, des ponceaux et des traverses en béton. En arrière de la propriété, des latrines en bois ont été construites. La fournaise a été défaite et on a raccordé deux fournaises jumelles à l'eau chaude. Des lampes électriques avec leurs appliques ont été fournies et mises en place partout dans l'édifice. Sur le côté de l'édifice on a fixé des plates-formes et un escalier en acier pour servir de sauvetage en cas d'incendie.

Au-dessus des marches extérieures et de l'entrée du soubassement, un abri en bois a été construit.

Avant de faire les travaux nécessaires pour rendre la cave imperméable à l'eau, on a épuisé et rempli le puisard et le drain a été bouché.

Les murs de fondation, à l'intérieur et à l'extérieur, ont été revêtus d'un composé imperméable ainsi que le plancher du soubassement. Cette couche imperméable remonte sur les murs jusqu'à une hauteur de 12 pouces et couvre également le plancher du soubassement. Sur toute la surface du soubassement, on a posé une dalle neuve en béton de 2½ pouces.

Toutes les portes du soubassement ont été raccourcies pour passer sur le nouveau plancher. La surface extérieure des murs de l'édifice a été protégée par cette couche imperméable à l'eau jusqu'au niveau du sol.

Dans la tour, une horloge à quatre cadrans et une cloche (de la fabrique J. B. Joyce & Co., Angleterre) ont été installées au complet avec tous les accessoires requis.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

Pour cet édifice, un canal d'égoût a été construit; on a installé un puisard, fait des ouvrages en béton, réparé des urinoirs. De nouveaux urinoirs, cuvettes de cabinets d'aisance et robinets ont été fournis et posés.

SAINT-HYACINTHE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a modifié et amélioré dans cet édifice le récepteur extérieur des lettres. Une partie de la cloison contenant les boîtes à lettres a été disposée autrement pour y poser un guichet plus spacieux.

SAINTE-AGATHE DES MONTS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 15 septembre 1915, un contrat a été adjugé pour l'installation intérieure du bureau de poste.

Entrepreneur: Berlin Interior Hardwood Co., Berlin, Ont.

Les devants des boîtes à lettres et des grilles de cuivre ont été fournis par les ministère.

Des stores ont été posés dans toutes les fenêtres de l'édifice.

Des latrines construites en bois ont été placées en dehors et en arrière de l'édifice en attendant que l'égout soit achevé par la municipalité.

Au-dessus des marches d'entrée au soubassement on a construit et peinturé un abri en bois. Des marches temporaires en bois ont été construites aux entrées de la porte principale et de la porte de côté.

A l'extérieur de l'édifice, deux poteaux avec une lampe ont été érigés, les fils nécessaires, etc., ont été mis en place et prêts à recevoir le courant électrique. A l'intérieur du bureau de poste des lampes électriques ont été posées. Au premier étage de l'édifice, dans le vestibule, on a placé deux appliques avec lampes électriques.

SHAWVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en voie de construction.

Le 5 février 1916, un contrat a été adjugé pour la fourniture et l'installation de l'aménagement intérieur du bureau de poste.

Entrepreneurs: The Berlin Interior Harwood Co., Berlin, Ont.

Les devants des boîtes à lettres et les grilles de cuivre ont été fournis.

Les lumières électriques additionnelles et des commutateurs fixés aux murs ont été posés au rez-de-chaussée et au premier étage. On a aussi installé quatre appliques d'une lumière aux entrées extérieures de l'édifice, et au-desus du récepteur des lettres, ainsi qu'aux entrées d'en arrière.

TROIS-RIVIÈRES.

ÉDIFICE PUBLIC (temporaire).

On a peinturé en neuf tout l'extérieur et l'intérieur de cet édifice temporaire. Le système d'éclairage électrique a été amélioré.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est encore en voie de construction.

VICTORIAVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a repeinturé toutes les ouvertures extérieures, les galeries, les portiques, etc., de cet édifice, et plusieurs autres réparations moins importantes ont été faites.

PROVINCE D'ONTARIO.

ACTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a doté la tour de cet édifice d'une horloge, fabriquée par Evans & Co., Angleterre; on y a installé l'éclairage électrique et on a construit un escalier donnant accès à la chambre de l'horloge.

On a aussi aménagé une chambre pour les archives dans le soubassement de l'édifice.

ALEXANDRIA.

Une serrure a été posée à la porte du sud, ouvrant sur la rue Sainte-Catherine.

De menues réparations ont aussi été faites au platrâge de l'espace réservé aux employés dans le bureau de poste.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction d'un prolongement tel que décrit dans le rapport de l'année dernière a été achevée.

Une horloge à quatre cadrans a été fournie par W. F. Evans et Fils, d'Angleterre, et installée dans la tour, avec des fils électriques jusqu'aux cadrans et dans la chambre du mécanisme.

On a peinturé la vieille couverture en tôle et posé des planchers en bois dur sur les paliers d'escaliers et le corridor.

On a fait des changements au tuyau d'égout.

AMHERSTBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'édifice public a été entièrement décoré à neuf. Un store a été fourni pour une des fenêtres et les ferme-portes ont été réparées.

AURORA.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant occupé par les ministères des Douanes et des Postes.

Des boîtes et des tiroirs pour le bureau de poste ont été installés et des garnitures en cuivre ont été posées dans la pièce à l'usage du public.

Les entrepreneurs sont la Canadian Office and School Furniture Co., Ltd., Preston, Ont.

On a placé dans la tour une horloge fabriquée par J. B. Joyce & Co., Angleterre.

Le terrain a été nivelé et une clôture a été posée autour de la propriété. On a aussi construit un trottoir en béton en avant de l'édifice, jusqu'à l'entrée de côté.

AYLMER.

On a construit un prolongement du trottoir en ciment et on a nivelé et gazonné le terrain.

L'horloge qui avait été fournie par John Smith et Sons, Angleterre, a été installée dans la tour.

Des ferme-portes ont été fourni pour les portes extérieures et des moustiquaires pour les fenêtres. Quelques menus changements ont été faits dans l'appareil de chauffage; un bec à gaz a été fourni et une lampe électrique a été installée au-dessus de l'escalier.

BARRIE.

On a nivelé le terrain, construit un trottoir et des bordures de trottoir en ciment et posé des poteaux en fer pour l'éclairage de la propriété.

Les cadrans en verre de l'horloge qui avaient été brisés ont été réparés, des fils électriques ont été posés dans la tour et des lampes à filaments de tungstène ont été fournies.

Le bureau d'inspection du gaz qui était au soubassement a été transporté au premier étage et les raccordements nécessaires ont été faits pour le service de l'eau et le gaz. On a aussi fait diverses menues réparations à la plomberie et à l'appareil de chauffage et on a fourni un bac à gaz.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant terminée.

BELLEVILLE.

Les gradins en pierre ont été réparés, jointoyés et garnis de marches brevetées. Les marches d'escalier en bois, employées pendant l'hiver, ont été réparées et peinturées. La toiture, qui laissait l'eau s'infiltrer à plusieurs endroits, a été réparée.

Des lampes électriques additionnelles ont été installées dans le bureau de poste. La plomberie, dans le logement du concierge, a été changée et la radiation a été augmentée.

Les bureaux du Revenu de l'Intérieur ont été emménagés; des objets de plomberie ont été installés; des comptoirs et des cloisons ont été construits.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé l'intérieur du bureau de poste et installé des lampes au-dessus des nouveaux casiers de distribution. Différentes petites réparations ont été faites dans le bureau de poste.

Les travaux de pose des fils et de l'installation de l'éclairage électrique dans cet édifice ont été faits par l'entrepreneur A. Lockhard, Berlin, Ont.

BOWMANVILLE.

On a réparé un radiateur qui était brisé et on a installé un bassin de toilette.

BRACEBRIDGE.

Des trottoirs en ciment ont été construits autour de l'édifice et le terrain a été nivelé.

Les boîtes qui étaient employées dans l'ancien bureau de poste étaient la propriété du maître de poste; on les acheta et elles furent installées dans le nouvel édifice.

Le 29 juillet 1915, un contrat a été accordé à la Berlin Office and Fixture Co., de Berlin, Ont., pour l'aménagement et l'installation intérieure du bureau de la douane.

Les vieux pupitres et les vieilles chaises ont été réparés et sont employés dans les nouveaux bureaux.

BRAMPTON.

On a changé la position de la cloison du bureau de poste, ce qui a nécessité l'installation de boîtes et de tiroirs additionnels, de quelques lampes électriques et des changements dans les radiateurs. Dix nouveaux stores ont été posés dans le bureau de poste.

Une nouvelle plate-forme a été construite et peinturée pour la nouvelle addition à l'édice.

BRANTFORD.

La construction du nouvel édifice public est maintenant terminée ainsi que l'installation intérieure.

Une horloge, fabriquée par W. F. Evans & Sons, Angleterre, a été installée dans la tour avec les plates-formes nécessaires, etc. Les vitres brisées ont été remplacées.

Le bureau de l'inspection du gaz a été transporté dans la partie du nouvel édifice, qui lui était réservée. Un évier a été placé dans le soubassement et muni d'un raccord pour l'arrosage de la cendre.

BRIDGEBURG.

Le brasier de la fournaise s'étant brisé pendant l'hiver, il a été remplacé par un nouveau.

On a posé une nouvelle poulie et une drisse au mât du pavillon; quelques changements de peu d'importance furent faits à la plomberie.

BURFORD, ONT.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrite dans le rapport de l'année dernière, est complétée.

Le 4 septembre 1915, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste.

Les entrepreneurs sont la *Canadian Office and School Furniture Co.*, Preston, Ont.

Une horloge et une cloche pour la tour ont été fournies par les manufacturiers, John Smith et Fils, Angleterre.

Les grilles en cuivre, ainsi que les boîtes aux lettres, les serrures, etc., ont été fournies.

CARLETON PLACE.

Les différents travaux commencés l'année dernière ont été terminés.

Une serrure en bronze solide a été fournie pour la porte d'en avant, ainsi qu'une serrure ordinaire pour la porte d'en arrière de l'édifice.

Les lampes et les interrupteurs de la lumière des accessoires du bureau de poste ont été remplacés.

CAYUGA.

On a réparé la clôture de l'extrémité postérieure du terrain. Un bain et un évier ont été installés dans le logement du concierge; on y a aussi construit une armoire.

CHATHAM.

Le porche d'hiver a été installé; les gouttières des bords du toit et la cloche à la porte du logis du concierge ont été réparés.

On a installé, dans le vestibule du bureau de poste, trois lustres spéciaux pour la lumière électrique et on les a munis des lampes à filament de tungstène nécessaires. Un évantail électrique a aussi été fourni.

Un nouveau bassin de toilette a été fourni et posé dans le bureau de poste, et diverses petites réparations ont été faites à la plomberie.

CHESLEY.

Le ministère a payé une partie du coût de la construction d'un mur en ciment, en arrière du bureau de poste, pour servir de division entre le terrain du gouvernement et la propriété voisine. Des raccords ont été faits pour permettre l'emploi d'un boyau pour arroser le gazon.

On a renouvelé les cordes des poids de l'horloge qui étaient usées.

CLINTON.

L'horloge qui avait été achetée l'année dernière a été installée dans la tour qu'on a aussi dotée d'un système d'éclairage électrique.

COBOURG.

Le mât du pavillon ayant été brisé par une tempête, on en a érigé un nouveau sur le toit de l'édifice.

L'appareil de chauffage a été entièrement réparé et remis à neuf; un réchaud à gaz a été fourni au concierge; les cordons de plusieurs fenêtres ont été remplacés et deux fenêtres ont été munies de moustiquaires.

COLLINGWOOD.

On a fourni et installé des garnitures en cuivre pour le bureau de poste et toutes les fenêtres de l'édifice public ont été pourvues de stores.

Quelques nouveaux meubles ont été fournis pour le bureau des douanes et les vieux meubles du bureau de l'inspecteur de la marine ont été réparés, nettoyés et vernis.

Le 27 août 1915, un contrat fut accordé à la Berlin Interior Hardwood Co., de Berlin, Ont., pour l'installation intérieure du bureau de la douane.

Un autre contrat fut adjugé, le 13 août 1915, à la compagnie Bryan Manufacturing, de Collingwood, et à Michael Healy, de Toronto, pour l'exécution de certains changements à l'intérieur de l'édifice, comprenant l'enlèvement de quelques cloisons au premier étage et leur remplacement par de nouvelles divisions plâtrées et vitrées, formant le bureau du collecteur des douanes et la grande chambre des douanes, ainsi que des changements dans la position des portes des bureaux, afin de donner une porte de sortie dans le corridor à l'inspetcur des édifices.

DESERONTO.

L'agent des sauvages s'étant plaint que son bureau n'était pas convenablement chauffé, on a exécuté certains changements dans l'appareil de chauffage afin de lui donner la chaleur voulue. Ce bureau a aussi été peinturé et décoré à neuf.

DRESDEN.

On a construit une nouvelle clôture autour de l'édifice public et on a répandu vingt-cinq charges de gravier sur la chaussée pour l'améliorer.

La pompe fournissant l'eau à l'édifice a été réparée et les pièces usées furent remplacées; des lampes à filament de tungstène ont aussi été fournies.

DUNDAS.

On a peinturé les poteaux d'éclairage par l'électricité et les portes principales ont été réparées et munies de ferme-portes.

EGANVILLE.

On a terminé la construction de cet édifice dont on trouvera la description dans les rapports des années 1914 et 1915.

Un trottoir en béton avec bordure a été construit sur la rue publique, en face de la propriété.

Le puisard a été placé à l'extrémité ouest de l'emplacement, où il se trouve au point le plus bas de la surface à drainer.

Des réparations ont été faites au toit qui laissait l'eau s'infiltrer autour des boulons des tirants du mât de pavillon et autour du tuyau collecteur.

On a fourni et installé, dans la tour, une horloge fabriquée par W. F. Evans & Sons, Angleterre. Un clocheton a été construit sur le toit; des boîtes pour les poids et des tables ont été posées et des fenêtres rondes furent préparées pour recevoir les cadrans.

On a posé des moulures pour suspendre les peintures dans les six chambres et le corridor du premier étage.

ELMIRA, ONT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est presque terminé. L'installation intérieure a été posée ainsi qu'un râtelier pour les sacs de malle.

Le 28 avril 1915, un contrat a été passé pour l'installation intérieure du bureau de poste.

Les entrepreneurs sont la *Office Specialty Mfg. Co., Ltd.*

ELORA.

La toiture en poix et gravier a été réparée soigneusement et différentes petites réparations ont été faites au service de l'eau et à la plomberie de l'édifice.

L'intérieur a aussi été décoré à neuf.

ESSEX.

Le système de chauffage du bureau des douanes donnant lieu à de nombreuses plaintes, on recouvrit les tuyaux à l'eau chaude, on installa de nouveaux becs à gaz, et des baguettes en cuivre aux fenêtres pour arrêter le froid. Les vitres des fenêtres furent aussi mastiquées de nouveau.

FERGUS.

On a réparé la toiture qui n'était plus étanche, avec de la poix et du gravier. Les tuyaux à l'eau durent aussi être réparés.

L'intérieur de l'édifice fut décoré pendant l'été.

FORT-WILLIAM.

On a renouvelé trois barres de la grille de la fournaise. Une des cloisons de l'annexe à l'édifice public s'étant affaissée, on la souleva en place à l'aide de vérins et on l'étaya ensuite solidement. La porte de la voûte fut envoyée aux fabricants pour être réparée.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION DES DOUANES.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport le l'année dernière, est terminée.

Le 27 mai 1915, un contrat a été passé pour l'installation d'un ascenseur électrique.

Les entrepreneurs sont la *Turnbull Elevator Mfg. Co., Ltd.*

Le 12 novembre 1915, un contrat a été passé pour l'installation intérieure du bureau des douanes.

Les entrepreneurs sont la *Berlin Interior Hardwood Co.,* Berlin, Ont.

GALT.

Les gouttières en tôle galvanisée, la corniche en bois et les consoles étaient devenues pourries; on érigea un échafaud à partir du sol pour enlever ces parties et les remplacer. On a construit une nouvelle corniche, des consoles et de nouvelles gouttières qui furent aussi peinturées, ce qui fait qu'il y a pratiquement une nouvelle corniche autour de tout l'édifice.

Les fils électriques ont été changés et des nouvelles lampes à filament de tungstène ont été fournies.

L'intérieur du bureau de poste et tout l'extérieur de l'édifice, y compris le toît et une nouvelle corniche, ont été peinturés.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est parachevé.

GANANOQUE.

On a construit une couverture de protection mobile pour les marches extérieures. On a réparé la plomberie ainsi que le toit en goudron et gravier.

GLENCOE.

Un nouveau trottoir a été construit et on a exhaussé le vieux trottoir. Le réservoir septique a été nettoyé. Plusieurs nouvelles vitres ont été fournies pour les boîtes du bureau de poste.

GODERICH.

On a placé une nouvelle lampe à l'extérieur et on a construit de nouvelles marches en béton. Certains changements ont été faits à la cloison du bureau de poste et une garde-robe a été fournie pour le ministère du Revenu de l'Intérieur.

Un abri pour le service de la poste rurale est actuellement en construction en arrière de l'édifice.

GRIMSBY.

Une boîte de service scellée a dû être installée en conformité avec les règlements de la Commission hydro électrique. Des lampes a filament de tungstène ont aussi été fournies.

Un coffre-fort a été expédié de Toronto et installé dans l'édifice public à Grimsby. On a aussi fourni cinquante pieds de boyaux, cinq moustiquaires pour les fenêtres et deux ressorts à boudin pour les ferme-portes.

GUELPH.

On a pavé la jonction de la propriété du bureau de poste avec la rue Douglas.

Certains changements ont été faits aux bureaux du Revenu de l'Intérieur, ce qui a nécessité le déplacement des radiateurs et des lampes électriques. Des cloches électriques ont été posées dans le bureau du collecteur. Une chambre d'emmagasinage a été aménagée dans le soubassement.

De nouvelles pièces en caoutchouc ont été fournies et posées aux portes pivotantes. Les systèmes d'éclairage, de plomberie et de chauffage ont été entretenus; la chambre de toilette du logement du concierge a été peinturée; un robinet a été placé dans le bureau de poste, un réchaud à gaz et des lampes à filament de tungstène ont été fournis.

HAMILTON.

Le toit de l'addition à l'édifice public a été réparé et rendu étanche. Le mât du pavillon a été peinturé de même que le bureau de l'inspecteur du Revenu de l'Intérieur.

Une nouvelle cloison a été construite et des arrangements ont été faits pour la ventilation artificielle du soubassement.

On a posé des fils électriques dans la tour de l'horloge et on a fourni des boyaux à incendie.

HANOVER.

La construction est maintenant terminée, l'installation intérieure est complète et l'édifice est occupé.

Un mur de soutènement a été construit sur le côté et en arrière de l'emplacement; on a fait des trottoirs en ciment et on a nivelé le terrain.

On a posé un escalier de sauvetage et des baguettes aux fenêtres.

Une horloge, fabriquée par Smith & Co., Angleterre, a été installée dans la tour avec les plates-formes nécessaires, etc. On a posé des fils électriques pour l'éclairage de la tour.

Des boîtes et des tiroirs ont été posés dans le bureau de poste ainsi que des garnitures en cuivre et on a fourni un panier pour recevoir les lettres. Des meubles de bureau ont été fournis au maître de poste et au collecteur des douanes.

La *Canadian Office and School Furniture Co., Ltd.,* a obtenu l'entreprise pour l'installation intérieure du bureau de poste et du bureau de douane.

HARRISTON.

On a rendu le toit étanche autour du mât de pavillon. L'intérieur de l'édifice a été peinturé et décoré.

INGERSOLL.

De nouvelles boîtes à lettres ont été installées dans le bureau de poste. Les meubles du vieux bureau de poste ont été réparés et une lumière a été installée dans le bureau des mandats-poste. Le guichet pour les colis postaux a été enlevé et l'espace a été rempli avec des boîtes à lettres.

Plusieurs stores ont été fournis pour le bureau de poste, ainsi que des lampes à filament de tungstène.

Le nouveau bureau de la division de l'inspection du gaz a été pourvu du service de l'eau et du gaz et un drain a été prolongé.

KEMPTVILLE.

On a fourni des clefs additionnelles pour les boîtes du bureau de poste.

On a aussi réparé la bordure des marches en béton donnant sur le trottoir et la plate-forme de l'entrée de côté, endommagés à la suite d'un incendie dans l'immeuble voisin.

Une rampe en tubes de cuivre solide a été posée pour les marches conduisant au récepteur de la malle ainsi qu'au milieu des marches en pierre de l'entrée principale.

On a installé au complet, dans la tour, une horloge fabriquée par W. F. Evans & Sons, Angleterre.

KENORA.

On a fermé un porche extérieur au moyen de fenêtres et d'une porte. On a fourni un câble, un bloc et un poids pour l'horloge. Des réparations générales ont aussi été faites.

KINCARDINE.

Les terrains autour de l'édifice public ont été nivelés et on a planté un arbre et des plantes.

Le plâtrage a été réparé et l'intérieur de l'édifice a été décoré.

KINGSTON.

DOUANE.

On a peinturé et tapissé la cuisine, la chambre de bain et le garde-manger dans les appartements du concierge.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de Power & Son, architectes, Kingston, Ont.

ÉDIFICE HERCHMER (loué).

L'appareil du gaz a été arrangé et augmenté pour suffire aux besoins de l'inspecteur du revenu de l'intérieur. L'entrepôt de vérification des douanes et le bureau du commissaire priseur ont été nettoyés et décorés de nouveau.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un tapis en caoutchouc dans l'entrée du public et le vestibule extérieur, ainsi que des planches en bois sur les marches en pierre de l'entrée de l'édifice.

DORTOIR DU COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Les "travaux additionnels" mentionnés dans le rapport de l'année dernière ont été terminés, ainsi que les travaux suivants: Des rigoles en béton ont été construites autour de l'édifice avec des puisards fermés par de fortes grilles en fonte et renfermant des seaux pointus en gros cuivre et munis d'une anse; la partie supérieure de ces seaux est perforée. Tous les drains sont composés de tuyaux en tuile de quatre pouces et de six pouces, raccordés aux drains principaux à deux trous d'hommes. Un chemin macadamisé et un trottoir en béton ont été construits à partir de l'allée principale jusqu'à cet édifice, où ils font un détour ovale et se continuent jusqu'au gymnase qui est de l'autre côté du square.

LAKEFIELD.

L'édifice public de cet endroit est tout neuf; l'installation intérieure du bureau de poste a été terminée en décembre et il a été occupé au cours du même mois.

On a installé dans la tour une horloge fabriquée en Angleterre et on a posé des lampes électriques pour illuminer les cadrans. Des boîtes à lettres et un râtelier pour les sacs ont été installés dans le bureau de poste.

Le service de l'eau a été réparé et on a posé des moulures pour suspendre les peintures dans les appartements.

LEAMINGTON.

La plomberie de l'édifice public a été réparée et l'intérieur de l'édifice a été peinturé.

LINDSAY.

La cloison du bureau de poste a été changée de position pour agrandir l'espace réservé au public; on a posé un plancher en tuile et un plancher en bois dans quelques parties de l'édifice, un tapis en liège près des guichets en arrière de la cloison et dans le bureau du maître de poste.

Des vitres ayant été brisées par une chute de neige, on les a remplacées.

Le système de chauffage a été amélioré dans le bureau de poste et plusieurs nouvelles lampes électriques ont été installées.

LISTOWELL.

On a raccordé le réservoir septique de l'édifice public à l'égoût de la ville, au moyen d'un drain.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de cet édifice, dont on a donné la description dans le rapport de 1915, est maintenant terminée.

LONDON.

DOUANE.

Des réparations ont été faites aux chaudières, à l'ouvrage en brique autour des chaudières et des radiateurs, à la plomberie et au plâtrage.

Une grande chambre a été décorée. On a installé dans tout l'édifice des fils électriques, les garnitures et tous les accessoires nécessaires pour le posage de la lumière électrique.

BUREAU DE POSTE ET ANNEXE DE L'ÉDIFICE CARLING.

On a réparé et peinturé les toits du bureau de poste et de l'annexe, construit une nouvelle trappe donnant accès sur le toit, posé une nouvelle poulie et une nouvelle drisse pour le mât du pavillon, posé des raccordements pour les boyaux employés au lavage des fenêtres, réparé la chaudière, fourni un râtelier pour les sacs de malle, réparé un truck et exécuté diverses autres petites réparations.

On a fourni au concierge un appareil moderne pour le nettoyage.

L'édifice du bureau de poste et l'annexe de l'édifice Carling ont été garnis de fils pour l'éclairage électrique. L'édifice est maintenant éclairé avec le courant hydro-électrique. En conséquence de ce changement de courant, on a dû acheter un nouveau moteur pour la machine à oblitérer les timbres.

MIDLAND.

Douze auvents ont été fournis et posés à l'édifice public.

MILDMAY.

On a construit un trottoir en ciment à partir de l'édifice public jusqu'au trottoir de la rue.

MILTON.

La construction de l'édifice public de cet endroit, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant terminée et l'édifice est occupé. L'installation intérieure et les boîtes à lettres ont été faites. Un coffre-fort a été placé dans le bureau de poste.

Un mur de soutènement, des trottoirs en béton et des clôtures ont été construits autour de cette propriété.

On a installé dans la tour une horloge fabriquée par Gillett & Johnston, Angleterre, avec une cloche et tous les accessoires nécessaires, on a aussi posé des fils électriques pour l'éclairage de la tour.

Des stores ont été fournis pour les fenêtres de l'édifice.

MILVERTON.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1914, est maintenant terminé et l'installation intérieure a été faite.

On a posé dans la tour une horloge fabriquée par John Smith & Son, Angleterre.

MITCHELL.

On a ajouté les pièces nécessaires au poêle pour qu'il serve à chauffer l'eau du réservoir à l'eau chaude auquel on l'a raccordé. On a aussi fourni des lampes à filament de tungstène.

MOUNT FOREST.

On a étendu cinq charges de gravier sur l'allée. Une des pièces de la chaudière s'étant brisée, on l'a réparée. Pendant les grandes pluies, la cave fut inondée et il fallut l'assécher avec des pompes.

L'intérieur de l'édifice a été décoré. Plusieurs lampes électriques additionnelles ont été installées et une boîte à lettres a été posée à l'intérieur du bureau de poste.

NAPANEE.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

On a terminé la construction de cet édifice dont la description a été donnée dans le rapport de 1915.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit et tous les tuyaux conducteurs de l'eau des pluies ont été réparés et peinturés. On a fait des raccordements pour améliorer le service de l'eau et on a nettoyé le drain.

On a aussi peinturé la clôture autour de la propriété.

NEWMARKET.

Cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière est maintenant terminé et l'aménagement intérieur a été fait.

On a construit un mur de soutènement, un pavement et des trottoirs en béton et on a nivelé les terrains.

On a installé, dans la tour, une horloge fabriquée par Gillett et Johnston, Angleterre, avec une cloche et tous les accessoires au complet. La tour est éclairée par l'électricité. On a aussi fourni des stores pour les fenêtres et des lampes à filament de tungstène.

NIAGARA FALLS.

Le toit a été réparé et peinturé avec une couche de peinture spéciale pour la toiture. La maçonnerie, l'ouvrage en briques et les boiseries extérieures ont été réparés et tout l'extérieur a été peinturé.

On a construit et peinturé une nouvelle clôture en arrière de l'édifice et peinturé les châssis doubles. Des barres de garde en fer ont été posées à plusieurs fenêtres; une porte et tout le bureau de la douane ont été peinturés.

La porte du coffre-fort a été réparée et de nouvelles clefs ont été fournies; on a aussi installé une lumière électrique dans l'escalier et un grand auvent.

NORTH BAY.

On a placé des tablettes et un comptoir dans le bureau de service des malles par chemin de fer et on a fourni six moustiquaires pour les fenêtres.

La cloison du bureau de poste a été modifiée et une nouvelles section de boîtes ont été installées. On a aussi décoré la grande chambre des douanes.

NORWICK.

La construction et l'installation intérieude de l'édifice public à cet endroit ont été terminées.

On a construit une clôture, un trottoir en béton, des marches additionnelles et un pont en madriers au-dessus de la rigole de drainage. On a aussi installé au complet, dans la tour, une horloge fabriquée par J. B. Joyce & Co., Angleterre.

Des garnitures en cuivre ont été fournies pour le bureau de poste et un coffre-fort a été placé dans le bureau de la douane.

Le 26 mai 1915, un contrat a été accordé à *Walker Bin and Store Furniture Co., Ltd.*, Berlin, Ont., pour la fourniture et l'installation intérieure du bureau de poste et du bureau de la douane.

ORANGEVILLE.

La porte du coffre-fort a été envoyée à Toronto pour être réparée et on a fourni des ferme-portes et des pentures pour les portes d'en avant.

ORILLIA.

Les vieilles boîtes à lettres ont été nettoyées et laquées de nouveau pour cadrer avec les nouvelles. De nouvelles grilles en cuivre ont été fournies et les anciennes ont été remises à neuf. On a fourni des lampes à filament de tungstène et installé des lampes électriques additionnelles.

On a installé dans la tour la machinerie de l'horloge qu'on avait reçue l'année dernière.

Le bureau de la douane a été transporté de ses quartiers temporaires dans le nouvel édifice. On a réparé la serrure de la voûte et fourni une nouvelle clef ainsi que des stores pour les fenêtres des bureaux.

OSHAWA.

Les parties endommagées du système de chauffage ont été réparées. On a fourni des stores pour les fenêtres, des ferme-portes et des lampes à filament de tungstène.

OTTAWA.

INCENDIE DE L'ÉDIFICE PARLEMENTAIRE.

Le soir du 3 février 1916, lorsque le parlement était en session, le feu s'alluma dans la salle de lecture des journaux, située en arrière de l'entrée de la tour principale et entre la Chambre des Communes et le Sénat, et se répandit pour ainsi dire par tout l'édifice ne laissant intactes que la nouvelle aile du nord-ouest et la bibliothèque du parlement. La Chambre des Communes et le Sénat furent complètement détruits, ainsi que les bureaux les avoisinant, de sorte qu'il fut impossible de continuer les séances du parlement dans l'édifice endommagé. Au moyen de cloisons temporaires, on aménagea le musée Victoria, et les Communes et le Sénat purent reprendre leur travail, sans qu'il n'y eut pour ainsi dire d'interruption.

L'édifice, qui a été complètement démoli depuis l'incendie, à l'exception de la bibliothèque, avait été construit d'après des plans préparés par M. Thomas Fuller, et en vertu d'un contrat. L'ouvrage avait été commencé, le 20 décembre 1859 et a été complété en octobre 1865; la législature du Canada y tint session, le 8 juin 1866.

L'architecture était du style gothique, et à raison de son site, du paysage environnant et de ses rapports historiques, cet édifice non seulement servait le but pour lequel il avait été projeté, mais il était aussi un objet d'admiration et d'orgueil pour le peuple canadien. Les parements extérieurs étaient en pierre Nepean, avec surface bosselée; les garnitures autour des fenêtres, des portes et des corniches étaient en grès gris *Ohio,* et les arches de soutènement en grès rouge ***Potsdam.***

Les murs intérieurs étaient en briques posées dans du mortier de sable et de chaux.

Les planchers en général étaient construits avec des poutres en fer forgé, et les espaces remplis de béton, de chaux et de sable.

Les toits, sur tout l'édifice, étaient construits avec des lourdes poutres en bois, couvertes avec de l'ardoise, du cuivre et du fer.

La tour principale de l'entrée était construite des mêmes matériaux que les murs, mais ils étaient renforcés avec des blocs de pierre à chaux. L'ouvrage, à l'intérieur de la tour, était surtout en bois, et le toit était construit avec des lourdes poutres en bois, couvertes en fer.

A l'intérieur de la Chambre des Communes et du Sénat, il y avait des tribunes sur tous les côtés, et une rangée d'arches en granit poli, supportées par des colonnes en granit poli s'étendait autour de l'intérieur. Le plafond était plat et divisé en panneaux de prismes en verre, à travers lesquels les salles étaient éclairées; les lumières électriques se trouvaient au-dessus de ces prismes en verre.

On a sauvé une quantité considérable des meubles, y compris un bon nombre de portraits en peinture à l'huile qui décoraient les murs du Sénat et des corridors.

Le parlement a nommé MM. John Pearson et J. O. Marchand, architectes, pour faire rapport sur les dommages causés par l'incendie et préparer des plans en vue de la

reconstruction de l'édifice. Une commission, composée de MM. R. A. Pringle, C.R., et le juge MacTavish, a été chargée de faire enquête dans les causes et l'origine de l'incendie et d'en faire rapport.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

L'attique fut ré-arrangé comme précaution contre le feu: des murs en brique furent construits jusqu'à la couverture du toit avec des portes de communications à l'épreuve du feu, les poutres en bois furent recouvertes d'asbeste posé sur de la latte métallique. Cet ouvrage fut tout fait à l'exception de 1,880 verges. A cause du renouvellement des fils électriques, il fallut décorer de nouveau soixante-cinq chambres ainsi que des escaliers et des passages. Les appartements de l'Orateur de la Chambre des Communes furent aussi décorés de nouveau suivant le désir de l'honorable M. Sévigny. Un radiateur à l'eau chaude fut installé dans la voûte de la papeterie. La chambre occupée par M. Flint, le greffier de la Chambre, a été décorée de nouveau et on y a posé un nouveau plancher dans la chambre de lecture du Sénat. On a remis à neuf les chambres 23 et 28 et dans cette dernière on a posé six nouvelles fenêtres et un plancher en bois dur. On a construit deux armoires dans la chambre de M. Lelièvre, une autre dans la chambre 19 et une série de tablettes dans les chambres 18 et 19. On a fait les petites réparations nécessaires et l'édifice a été entretenu.

Après que le plancher en béton du corridor entourant le puits de lumière, au rez-de-chaussée du Sénat, eût été enlevé pour la pose des fils électriques, il fut remplacé par un plancher en mosaïque de marbre. Les lanternes du toit (skylights) au-dessus du Sénat et de la Chambre des Communes furent remplacées par des plus modernes, en cuivre et en acier, vitrées avec du verre armé de $\frac{1}{4}$ de pouce. Les toitures en tôle galvanisée et les corniches au-dessus des deux Chambres, furent enlevées et remplacées par des toitures en métal "toncan" posées sur des baguettes en bois.

On a abaissé d'environ huit pieds le toit de la guérite placée au-dessus des ascenseurs de la Chambre des Communes.

ÉDIFICE DE L'EST.

Cet édifice a été pourvu d'un système de chauffage Presto; l'installation de ce système fut commencée en 1914, abandonnée pendant l'hiver et reprise ensuite pendant les mois d'été. Ce travail est maintenant terminé. On a aussi posé dans la cheminée de l'est un éventail de 45 pouces pour la ventilation et on a construit une nouvelle cheminée de ventilation dans la chambre des chaudières pour évacuer les gaz qui incommodaient les chambres voisines.

La tête d'une fenêtre de la chambre 53, qui était du style gothique a été transformée en fenêtre carrée pour donner plus de lumière à cette chambre qui donne sur la cour intérieure. On a remis à neuf les chambres n°s 131 et 133, de la division de l'Auditeur général. On a posé un bassin de toilette en fonte émaillée dans la chambre 96 et un système de cloches électriques dans la chambre 99, des Affaires Externes.

On a construit 115 pieds de tablettes dans trois chambres du soubassement, pour le ministère des Finances. La chambre occupée par l'assistant du surintendant du Travail a été remise à neuf et pourvue d'un bassin de toilette. Trois ventilateurs automatiques Pullman ont été placés dans la chambre du ministre et six séries de tablettes ont été posées dans la chambre de l'incinérateur. On a remis à neuf la chambre des messagers du ministère de la Justice, dans laquelle on a aussi posé un nouveau plancher. Des tablettes ont été posées dans la chambre de la papeterie et dans la chambre du secrétaire privé. Dans le corridor du Conseil Privé, on a changé de position et surélevé une cloison. Deux sections de tablettes ont été posées dans la chambre 85 et une armoire dans le bureau de l'assistant greffier du Conseil Privé. On

a remis à neuf les chambres 110, 112 et 121 du Secrétariat d'Etat. Dans la chambre 121, on a installé une horloge électrique et une nouveau bassin de toilette; un nouveau plancher en bois dur a été posé dans la chambre 110 et le plancher de la chambre 116 a été raboté. Des tablettes ont été posées dans les chambres 3 et 4. On a fait certaines modifications à l'étage supérieur pour le bureau du Censeur en chef de la presse: des cloisons en frêne, vitrées à moitié de leur hauteur, ont été construites, les murs ont été teints, l'ouvrage en bois a été peinturé et des armoires ont été construites.

On a enlevé les garnitures d'éclairage au gaz des corridors du rez-de-chaussée et du premier étage et on les a remplacées par des garnitures " Realite ", ce qui a amélioré considérablement l'apparance de ces corridors.

On a posé trente-huit nouvelles fenêtres dans diverses chambres et fait des réparations mineures où c'était nécessaire.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

On s'est occupé d'augmenter l'espace réservé au ministère du Commerce: on a enlevé un mur en brique qui était entre les chambres 35 et 37 et on a placé une colonne en fer et une poutre en acier pour supporter le mur au-dessus. Ces nouvelles chambres ont été décorées et pourvues d'un système de plomberie et de l'éclairage électrique. Douze rideaux avec baguettes, etc., ont été installés dans différents bureaux du ministère.

On a aussi agrandi l'espace occupé par le ministère du Revenu de l'Intérieur, en enlevant certaines cloisons et en construisant de nouveaux murs en terra-cotta, vitrés par le haut avec du verre opaque. On a fait des changements aux radiateurs pour convenir à la nouvelle chambre; un lustre de deux lumières a été posé et les autres garnitures électriques ont été ré-arrangées de même que le système de cloches électriques. Les bureaux de la division des poids et mesures, du même ministère, ont aussi été remis à neuf et un nouveau bassin de toilette y a été posé. On a peinturé le plancher de la chambre 228 et posé un nouveau plancher dans la chambre 64, qu'on a aussi décorée et pourvue d'une horloge et d'un système de cloches électriques.

Pour le ministère des Travaux publics, on a remis à neuf la chambre d'emmagasinage de l'ingénieur en chef, dans le soubassement, et on y a posé des tablettes. On a aussi remis à neuf la chambre n° 8, occupée par M. Bourget, les chambres n°s 3, 4, 6, 118, 118a, celles du payeur, de M. E. J. Smith et la chambre des archives. Dans la chambre d'emmagasinage de la papeterie, au soubassement, on a remplacé deux petites fenêtres par une plus grande. Deux nouvelles portes ont aussi été fournies pour le bureau du payeur, au soubassement.

Pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, on a remis à neuf la chambre de la papeterie, nettoyé et huilé le plancher de la chambre des messagers et de la chambre 147 et construit une armoire à casiers dans la chambre 190. Un certain nombre d'autres chambres, qui avaient été endommagées pendant le posage des nouveaux fils électriques, ont été réparées. Toutes les autres réparations de moindre importance, nécessaires pour entretenir l'édifice en bon état, ont aussi été faites.

Les marches en grès de l'entrée des douanes étant très usées, on les a garnies de dessus de marches en acier. Les balustrades en grès de l'entrée ont été remplacées par des balustres en bronze.

On a installé des portes pivotantes à l'entrée de la rue Wellington et on a réparé le plancher en tuile aux endroits nécessaires.

Le plancher du corridor du rez-de-chaussée a été recouvert de linoleum, d'un mur à l'autre, au lieu d'être couvert au centre seulement par une bande de prélart.

On a jointoyé les murs en pierre des côtés sud, est et ouest, à partir du sol jusqu'au-dessous des fenêtres du premier étage. Quelques-unes des pierres de base qui avaient été fendues par la gelée ont été remplacées. On a amélioré l'éclairage des corridors de cet édifice en y installant des lustres " Realite ".

COUR SUPRÊME, 40, RUE BANK.

On a renouvelé une grande partie de la toiture en tôle galvanisée. Une partie des murs en pierre extérieurs ont été jointoyés, ainsi que les murs de soutènement et de clôture. On a réparé les cadres des fenêtres et le système d'éclairage électrique.

ÉDIFICE LANGEVIN.

L'escalier en fer de l'extrémité ouest de cet édifice a été prolongé du deuxième étage à l'étage supérieur. Les cages de deux ascenseurs ont été blanchies à la chaux et des tapis en caoutchouc ont été posés dans les trois ascenseurs.

Dans la chambre 24, du ministère de l'Agriculture, on a installé un ventilateur et posé des baguettes de protection à l'une des fenêtres. Quelques changements ont été fait à la chambre photographique de la division des brevets, dans l'attique; on a construit une petites chambre noire et installé cinq cloches électriques. La chambre 22 a été remise à neuf.

On a fourni trois ventilateurs pour les bureaux du ministre de l'Intérieur; on a construit une cloison vitrée de 137 pieds de longueur pour la division d'enregistrement de la correspondance, changé une autre cloison de position, réparé le plancher, ré-arrangé le système de chauffage, enlevé des armoires à documents, en acier, et on a lavé et teint 1,050 verges de la surface des murs.

On a placé un nouveau bassin de toilette dans le bureau du sous-ministre, remis à neuf les chambres 30 et 36, pour le secrétaire privé du ministre des Postes, et la chambre du sous-ministre des Postes. Des réparations générales ont été faites là où c'était nécessaire.

Une partie de la toiture en cuivre a été enlevée et posée de nouveau sur des baguettes en bois, avec des joints d'expansion.

BUREAU DE POSTE.

On a remplacé une cloison métallique, de 26 pieds par 8 pieds, par une cloison vitrée. Les portes pivotantes du vestibule ont été garnies de bandes en caoutchouc et en feutre. Un bassin de toilette a été installé dans le bureau des lettres de rebut et un plancher en pin de 1¼ pouce a été posé dans la partie du soubassement où sont les voûtes. Une série de casiers a été construite dans la chambre d'examen. La grande chambre des facteurs, au premier étage, a été remise à neuf et on y a réparé le système d'éclairage électrique. Une horloge électrique a été placée dans la division des facteurs et des réparations ont été faites aux lavabos et au bureau des lettres de rebut. On a remplacé une cloison en bois par une cloison, en terra-cotta, percé une porte dans le mur et brique du soubassement et enlevé des boîtes à lettres afin de donner l'espace voulu pour l'installation d'un nouvel ascenseur. On a donné deux couches de peinture au plancher et tout l'étage supérieur a été aménagé pour les facteurs. D'autres réparations mineures ont aussi été faites de temps en temps.

ÉDIFICE DES MINES, RUE SUSSEX.

On a construit des tablettes d'environ 200 pieds de longueur, une cloison de 40 pieds en planches avec joints en V, une porte à coulisse de 8 pieds, un nouveau plancher sur le côté est de l'édifice et une voie de 16 pieds avec rouleaux. Un poêle "Québec" a été posé et les escaliers ont été réparés, etc. On a renouvelé les fondations d'un hangar en employant 700 pieds de madriers et 30 soliveaux. Des changements ont été faits à l'atelier de charpenterie, les murs ont été blanchis et les boisages peinturés. On a aménagé le laboratoire des mines, posé environ 8,000 briques, construit des tablettes, ajouté des sections aux radiateurs, construit une cheminée (d'environ 40 pieds, avec une base en fonte, des étais et des boulons). On a également construit une

cloison en terra-cotta que l'on a recouverte d'un enduit en même temps que 250 verges du mur en pierre. Dans la chambre de photographie on a posé un nouveau bassin de toilette et, dans le laboratoire du ciment, on a changé de position un tuyau de drainage pour placer une machine d'épreuves.

Pendant l'hiver, on a dû découvrir le drain du laboratoire d'épreuves des combustibles et il se pourrait qu'il fût nécessaire de renouveler une grande partie des tuyaux en tuiles.

354, RUE SUSSEX. BUREAU DE DISTRIBUTION DE LA DIVISION DE LA PAPETERIE.

On a remis à neuf les corridors et plusieurs chambres; toutes les vitres brisées ont été remplacées et un poêle "Québec" a été installé.

On a aussi fait des réparations au système d'éclairage électrique. Les hangars en bois, en arrière de l'édifice, ont été réparés et peinturés.

IMPRIMERIE NATIONALE.

On a renouvelé le plancher en bois de l'entrée d'en arrière et on a construit une cloison dans le soubassement. Deux chambres d'expédition ont été remises à neuf ainsi que la chambre d'emmagasinage. On a lavé et teint les murs; peinturé cinquante colonnes, deux cloisons et quarante et une poutres. Le bureau de l'imprimeur du Roi a été remis à neuf et on a fait des changements au bureau de son assistant. Trois radiateurs nouveaux ont été installés et l'intérieur a été généralement remis à neuf. Des réparations ont été faites au plancher en béton, dans lequel on a creusé une rigole de cent quarante-six pieds, qu'on a recouverte d'un couvercle en fonte. On a fourni les garnitures d'électricité, de plomberie, de quincaillerie et le bois aux ouvriers employés par la division de la papeterie. On a remplacé par un trottoir en béton le trottoir en bois du côté est et de l'arrière de l'édifice.

Une partie des murs extérieurs a été jointoyée. La façade postérieure de tous les édifices détachés, en bois, a été réparée et peinturée.

HÔTEL DE LA MONNAIE.

On a lavé et teint les murs et construit 100 pieds de tablettes dans la division de l'essayage. Quelques changements ont été faits à l'appareil à l'eau chaude dans la raffinerie et on y a remplacé un vieil évantail qui était usé. On a verni les portes principales de l'édifice, réparé le toit et fait d'autres petites réparations nécessaires.

On a refait une partie du pavage en avant de la raffinerie, avec du mastic.

Musée Victoria.—Occupé par la Galerie nationale des Arts et une division des Mines.

On a renouvelé les plaques des chaudières, nettoyé les fournaises et changé le tuyau à l'eau des lavabos. On a changé la position du téléphone, des cloches et des indicateurs. On a posé sur le mur environ 262 verges de burlap, avec une moulure au sommet; le tout a été peinturé pour cadrer avec l'ouvrage déjà fait. Une porte recouverte en drap vert a été posée et le plancher a été ciré. On a enlevé quatre sections des serpentins à l'eau chaude dans la Galerie et fourni des blocs pour supporter les caisses.

A ces travaux, on peut ajouter le déménagement de la division des Mines et l'aménagement de l'édifice pour servir temporairement à la Chambre des Communes et au Sénat. Ce travail a été considérable; il a fallu construire un grand nombre de chambres, un nouveau lavabo et installer un système de sonneries et de téléphone. Il a été nécessaire de changer le système d'éclairage pour répondre à de nouveaux besoins. On a construit une chambre d'assemblée pour le Sénat et on a aménagé généralement l'édifice sans que la Chambre des Communes soit retardée sérieusement dans son travail.

TOUR DU MUSÉE.

Le 13 septembre 1915, un contrat fut adjugé pour la démolition partielle du musée Victoria. Cet ouvrage comprenait la démolition de quatre-vingts pieds de maçonnerie, l'enlèvement de onze fenêtres en verre plombé, la démolition d'un toît et d'un plafond faits avec des poutres en acier et couverts avec de la terra-cotta et du béton.

Un toît temporaire en bois a été construit au niveau du premier étage, sur toute la superficie de la tour.

Ces travaux furent terminés pendant l'exercice financier.

Entrepreneurs: Carleton Construction Co., Limited.

Commis des travaux: Pat. Canty.

EDIFICE DES PÊCHERIES, rue Queen.

On a placé un couronnement en béton sur une longueur de 94 pieds du mur de soutènement en béton, en arrière de l'édifice.

On a fourni douze armoires en verre poli monté sur une charpente en acier, pour renfermer les exhibits.

Le trottoir a été réparé et les fenêtres au-dessous ont été recouvertes de prismes en verre pour les trottoirs. Les clôtures en bois ont été réparées et peinturées.

ÉDIFICE HARRIS & CAMPBELL.

Cet édifice est maintenant entièrement occupé par la division du surintendant des édifices publics. Des prismes en verre ont été posés sur le trottoir au-dessous des fenêtres. La cheminée a été surélevée de 13 pieds pour empêcher la fumée de redescendre dans la rue pendant les grands vents. Des réparations mineures ont été faites au besoin et on a nettoyé les alentours de l'édifice de tous les déchets combustibles qu'on rencontre ordinairement autour des ateliers.

PROPRIÉTÉS DE LA RUE WELLINGTON.—Refuge Perley, 415, rue Wellington.

On a complètement réparé cet édifice, construit des cloisons et réparé les planchers. Des lumières électriques, des téléphones et des cloches d'appel ont été posés pour les besoins de la division du bétail du ministère de l'Agriculture, qui a été déménagée dans cet édifice.

Les maisons n°s 207 et 227 ont été modifiées pour le ministère de la Milice, qui devait les occuper comme bureaux d'inspection. La plomberie et le système de chauffage ont été réparés, une nouvelle chaudière à vapeur a été installée et tout le système d'éclairage électrique a été remis en bon état. On a aussi installé deux monte-charge électriques.

Après l'incendie du 3 février, toute cette propriété fut placée à la disposition du ministère des Mines, qui fut déménagé du musée Victoria pour faire place à la Chambre des communes et au Sénat.

L'édifice n° 303, rue Wellington, fut aménagé pour la division de la papeterie du service naval. Un ascenseur, Otis D2A, y fut installé; des tablettes d'une longueur totale de 800 pieds furent posées; une porte en arche fut percée dans un mur en brique; une cloison en plâtre et en lattes fut refaite, les planchers réparés, les systèmes de chauffage et d'éclairage modifiés et tout l'édifice fut disposé pour répondre aux nouveaux besoins.

Les édifices n°s 345 à 351, rue Wellington, sont occupés par la division de l'arpentage géologique du ministère des Mines; on y a construit environ 10,000 pieds de tablettes et installé un monte-charge. On a étançonné solidement l'édifice pour qu'il puisse supporter la charge qui y sera mise. On a aussi installé un nouveau système de chauffage et renouvelé le système d'éclairage électrique.

Les édifices n°s 341, 343, 353, 357, rue Wellington, ont été mis à la disposition du ministère de la Milice, pour y emmagasiner des fournitures de guerre et loger des bataillons recrutés à Ottawa.

22, RUE VITTORIA.

Cet édifice est occupé par la commission des hôpitaux militaires et par la commission de développement économique. On l'a complètement remis à neuf, on a installé une nouvelle chaudière et réparé le système d'éclairage électrique. On a construit quelques armoires et percé une porte en arche dans le mur du cabinet de toilette. On y a placé un nouveau cabinet d'aisance, un bassin de toilette, un système de cloches électriques et des enseignes en cuivre à la porte d'entrée.

221, RUE CLIFF.

Cet édifice a été remis à neuf pour la division des fruits du ministère de l'Agriculture. On y a posé sept lustres, deux téléphones, une enseigne en cuivre à l'entrée et huit auvents pour les fenêtres.

ÉDIFICE CANADIEN.

Deux charpentes en fer et des auvents ont été placés au-dessus des lanternes du toit, pour la division des grains de semence, du ministère de l'Agriculture. Une cloison a été démolie et placée dans une autre chambre; cinq chambres ont été remises à neuf pour cette division; deux lustres de quatre lumières ont été posés dans le bureau de M. Ruddick; le bureau de M. Hilton a aussi été remis à neuf.

Trois chambres et le bureau du chef de la division de la laiterie ont été remis à neuf.

Six armoires spéciales ont été faites pour la division de l'Immigration, du ministère de l'Intérieur.

Avant d'emménager dans cet édifice la division des patentes des terres, qui était auparavant dans l'édifice Langevin, il a fallu faire des réparations considérables, comprenant le lavage et le peinturage de 900 verges carrées de murs, le nettoyage de 500 verges carrées de planchers, l'enlèvement d'une voûte, le replâtrage du plafond, le posage d'un nouveau plancher en bois dur, l'enlèvement d'une cloison et la construction de cloisons en frêne, vitrées sur la moitié de leur hauteur. On a aussi installé dans ces bureaux, des lampes électriques en quantité suffisante pour bien les éclairer et un système de cloches électriques. Les chambres 13 et 14 ont été remises à neuf et on a posé un nouveau lustre dans la chambre 13.

Pour le ministère du Commerce, division du recensement, on a construit 176 pieds de tablettes et on a remis à neuf les laboratoires, au sixième étage.

Diverses autres réparations de moindre importance ont aussi été faites à cet édifice.

ÉDIFICE WOODS.

Les chambres 16, 17 et 18 ont été remises à neuf et les planchers ont été huilés; dans la chambre 45, on a construit une cloison vitrée de 23 pieds, on a huilé le plancher et décoré la chambre. Pour la division des contrats, on a démoli un mur entre les chambres 52 et 53, on les a ensuite remises à neuf et on a placé un tapis en liège sur le plancher. On a aussi remis à neuf les chambres 2 et 55; dans cette dernière, on a posé de nouvelles lumières électriques. Des tablettes ont été posées dans la chambre 71 et, dans la chambre 80, on a placé trois cents crochets sur des baguettes en bois. Dans le bureau des archives, on a fait des changements à l'éclairage électrique, posé des tablettes et fabriqué des armoires, posé cent crochets pour les chapeaux et les habits sur des baguettes en bois et fait d'autres petites réparations. L'éclairage du bureau des pensions a été modifié et on a installé des cloches électriques. Un nouveau bureau a été préparé pour l'adjudant général: des panneaux en vitre ont été placés au-dessus de la cloison, sur une longueur de 14 pieds, la chambre a été remise à neuf et un lustre de trois lumières a été posé. Dans la chambre 6a, on a construit une cloison de 14 pieds,

arrangé une sonnerie électrique pour les ordonnances et fait d'autres petits changements. Deux chambres du soubassement ont été lavées et teintes. Les chambres 3, 4, 30, 50, 54 et 56, ont été remises à neuf. On a installé un central privé pour le téléphone. Le système d'éclairage électrique a été réparé généralement et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

66, RUE QUEEN. OCCUPÉ PAR LE MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

La division du bétail qui occupait cet édifice a été déménagée au refuge Perley, rue Wellington, et a été remplacée par la division des publications.

On a aussi réarrangé les fils électriques.

ÉDIFICE ROBINSON.

On a remis à neuf les chambres 2, 3, 5, 10, un bureau privé, le corridor de l'étage supérieur et on a huilé les planchers. Un évier a été posé au rez-de-chaussée pour le ministère des Postes. Des réparations ont aussi été faites à l'éclairage et aux cloches d'appel.

ÉDIFICE IMPERIAL, N° 126, RUE QUEEN.

On a fourni et placé une armoire double et une armoire simple pour les femmes de ménage.

Tout cet édifice est occupé par le ministère de l'Intérieur.

ÉDIFICE STEPHEN.

On a posé des tablettes, fourni des stores pour les fenêtres et des lampes suspendues, et remis à neuf deux chambres pour la division des grains de semence.

Le bail de l'édifice Jarman et Popham, rue Queen, étant expiré, on a déménagé la division de la papeterie du ministère de l'Intérieur dans cet édifice. D'autres tablettes ont été posées et les réparations nécessaires ont été faites.

ÉDIFICE LAMB, 317, RUE QUEEN.

Cet édifice est occupé par le laboratoire du ministère du Revenu de l'Intérieur.

On a lavé et teint vingt-deux chambres (environ 2,713 verges) et peinturé 130 verges de plafond et de planchers.

ÉDIFICE TRAFALGAR.

La chambre 206 a été remise à neuf, une cloison de douze pieds de longueur a été construite jusqu'au plafond et une porte couverte de drap vert a été posée.

Pour le bureau du comptable du ministère de l'Intérieur, on a réarrangé l'éclairage électrique et installé nu certain nombre de lampes suspendues; du lettrage a aussi été fait sur les portes.

ÉDIFICE CARLING.

On a construit une cloison jusqu'au plafond, pour la division des terres scolaires (School Lands) et on a installé 26 lampes suspendues pour la division des archives des arpentages. D'autres réparations moins importantes ont aussi été faites.

ÉDIFICE BOOTH.

Les bureaux occupés par la commission des achats militaires, ont été pourvus d'un système de cloches électriques; on y a aussi posé des lampes électriques, une tringle en cuivre et un rideau, des ferme-portes, etc.

Quelques petites réparations ont aussi été faites pour le ministère des Affaires des sauvages.

ÉDIFICE BIRKS.

L'édifice Birks est occupé par les ministères de l'Agriculture, de la Milice, des Chemins de fer et Canaux et des Travaux publics.

On a fourni des armoires pour le bureau de l'entomologiste du gouvernement et une plaque en cuivre, au sixième étage, pour le ministère de l'Agriculture.

Deux armoires doubles ont été construites pour les femmes de ménage. On a aussi fourni des stores pour la division des ingénieurs, du ministère de la Milice.

ÉDIFICE DE LA BANQUE ROYALE.

On a posé des tablettes dans le soubassement, installé un nouveau bassin de toilette et fourni des stores pour les fenêtres dans les bureaux du ministère de l'Intérieur.

Lorsque le bureau de l'ingénieur en charge des forages, pour le ministère des Travaux publics, fut déménagé de l'édifice n° 128, rue Queen, on fit du lettrage sur la porte et on déménagea les cloches et le téléphone.

ÉDIFICE BLACKBURN, BANQUE UNION, RUE SPARKS.

On a construit, pour le ministère de l'Intérieur, une cloison de 66 pieds, avec panneaux à l'épreuve du feu, ainsi qu'une armoire à papeterie et des armoires de 12 pieds. Un armoire pour les plans a été fournie. Le pouvoir életcrique a été raccordé à une machine pour faire les tracés bleus (blue prints) et on a installé un évier doublé en plomb. On a construit une cloison à l'épreuve du feu, de 14 pieds, et des tablettes de 6 pouces de largeur et de 21 pieds de longueur, dans les bureaux occupés par la division des pouvoirs d'eau.

STATION CENTRALE. OCCUPÉE PAR LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

On a remis à neuf les bureaux du commissaire en chef et de son assistant, ainsi que les chambres 26, 28 et 30. Les planchers ont été huilés et on a fait des petites réparations.

ÉDIFICE PLAZA.

Les trois étages supérieurs de cet édifice ont été occupés par la division des statistiques du ministère des douanes. Le ministère de la Milice avait un besoin urgent des anciens bureaux de cette division dans l'édifice Woods. On a fourni quelques meubles seulement et l'équipement des femmes de ménage.

ÉDIFICE REA.

Cet édifice est occupé par le ministère de la Marine et des Pêcheries et par le Service Naval. On a placé pour ces ministères cent trente-huit ventilateurs pour les fenêtres. Les murs ont été badigeonnés sur une surface de 1,000 verges pour donner plus de lumière dans l'édifice. On a posé deux portes de voûte pour l'architecte naval et onze ferme-portes. Dans la chambre 538, on a construit une cloison de 32″ 6′ et

une balustrade de 24 pieds dans la chambre des archives. Des tablettes ont été placées ·ns la chambre 87 et un radiateur à gaz dans la chambre 530. Un système de cloches électriques a été installé dans la division d'Intelligence. On a posé six lustres électriques Delica et fait des changements et des petites réparations.

ÉDIFICE DES DOUANES (rue Sussex).

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est encore en voie de construction.

GÉNÉRALEMENT.

Pendant l'année, environ 4,500 demandes ont été reçues pour différents travaux, diverses fournitures, etc. Il n'a été énuméré dans le rapport de cette année que les travaux de construction importants et ceux que l'on peut classifier comme améliorations. On a posé des fils électriques dans les édifices des munitions et parlementaires, sous la surveillance de l'électricien en chef. Cependant, les travaux de décoration requis à cause du percement des murs, ont été exécutés par le personnel ouvrier. L'enlèvement de la tour principale du musée Victoria a été surveillé par un commis des travaux nommé par l'architecte en chef. Cette division a érigé la clôture et enlevé les débris après l'achèvement des travaux.

L'incendie désastreux du 3 février qui a si gravement endommagé l'édifice du parlement, a nécessairement été la cause de beaucoup de travail à cette division. Bien que l'incendie eût lieu pendant la nuit du 3 février, à 3 heures, le 4 (vendredi), la Chambre des Communes a pu s'assembler dans l'auditorium du musée Victoria, et lundi le 7, cet édifice avait été pour ainsi dire vidé de ses objets exposés et les appartements amenagés pour le Sénat et la Chambre des Communes et leurs membres respectifs.

L'enlèvement des débris, etc., sur l'emplacement du vieil édifice du parlement n'était pas sous ma surveillance.

Le contrat de garantie en rapport avec le pavé de la rue Wellington expira cette année, et des réparations importantes ont été faites par l'entrepreneur avant l'échéance.

Le personnel ouvrier répara le pavé sur la colline du parlement. La vieille bâtissè pour la pompe, aux pieds des écluses, a été démolie et le terrain a été ensuite nivelé. On s'est occupé du drainage du Chemin des Amoureux afin d'empêcher l'affouillement de la falaise. On a renouvelé une quantité de vitres dans les serres du gouvernement et les bâtisses ont été entretenues avec soin. L'exposition des chrysanthèmes a été la meilleure de ces dernières années. On a enlevé la neige sur les trottoirs et les passages et répandu, au cours de l'hiver, du sable là où c'était nécessaire. Les planches couvrant les marches et les châssis doubles ont été posés et enlevés au printemps.

On a coupé l'herbe, roulé et arrosé les gazons, taillé les allées régulièrement et répandu sur l'herbe des cendres de bois. On a planté sur les couches des bulbes et autres fleurs décoratives. Les arbres ont été taillés et les branches mortes ont été enlevées dans les parcs et le long de la falaise, en haut et en bas du Chemin des Amoureux.

On a examiné avec soins les divers appareils de chauffage. On a livré le charbon, enlevé les cendres et entretenu le matériel en excellent état. Les ascenseurs dans les édifices fédéraux, à Ottawa, ont été entretenus avec le même soin. On a fourni des uniformes à toutes les personnes en charge des ascenseurs et ceux-ci ont rendu d'excellents services au ministère.

(Les améliorations et les réparations sur tous les édifices fédéraux, à Ottawa, sont exécutées sous la surveillance de M. John Shearer, surintendant des édifices publics.)

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE. ÉDIFICE D'APICULTURE.

Le 29 juillet 1915, un contrat fut accordé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur le détour du chemin.

La bâtisse a 32 pieds de façade et 27 pieds de profondeur; elle a un étage et demi. La toiture est en bardeaux d'asbeste; les murs ont un lambris extérieur en brique, reposant sur des murs de fondation en pierre.

Le soubassement est de la même grandeur que la bâtisse, il renferme la chambre de la fournaise, le compartiment au charbon, la chambre de toilette et trois chambres pour les abeilles. Chacune de ces chambres est pourvue de tuyaux de ventilation se terminant sur le toit et de deux conduits à l'air froid, de 9 pouces, ayant leur prise d'air à 80 pieds de l'édifice.

Le rez-de-chaussée est subdivisé en deux bureaux, une chambre noire et un laboratoire.

Le premier étage renferme un studio et une chambre d'emmagasinage. Il y a un monte-charge circulant du rez-de-chaussée au premier étage.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et le devis ont été préparés par le ministère. Entrepreneurs: William Ashe.

La construction a été terminée pendant l'exercice financier.

BÂTISSE DES CÉRÉALES ET DES GRAMINÉES.

Le 19 novembre 1915, un contrat fut accordé à MM. Cathcart et Webster, pour la construction de cet édifice, d'après les plans et le devis préparés par le ministère, sur l'emplacement de l'ancienne bâtisse des céréales.

La nouvelle bâtisse a 40 pieds de façade et 90 pieds et 6 pouces de profondeur; elle a deux étages.

La construction est en bois et repose sur des murs en béton; les murs extérieurs sont couverts d'un lambris double avec du papier goudronné entre les deux lambris, jusqu'au premier étage. Le lambris est couvert en bardeaux, depuis le premier étage jusqu'aux bords du toit, qui est aussi en bardeaux.

Tout l'intérieur est fini en bois avec joints en V, peinturé.

Le rez-de-chaussée est divisé en quatre ateliers et une chambre de battage.

Le premier étage contient un bureau, une boulangerie, une meunerie, une chambre pour l'inspection du grain, trois chambres de travail et un grenier.

La bâtisse est chauffée à l'air chaud et éclairé à l'électricité.

LABORATOIRE DE CHIMIE.

On a installé deux laboratoires modernes dans la nouvelle aile du laboratoire de chimie. On y a installé des tables en bois dur, avec tiroirs, etc., des armoires vitrées; les planchers ont été plombés, les portes vitrées et des ventilateurs ont été posés et raccordés avec la cheminée. Chacune des tables et des armoires sont garnies de robinetteries pour l'eau, le gaz, l'air et le vide et sont pourvues d'accessoires nickelés. Les tables ont aussi des éviers en porcelaine raccordés avec les drains.

Une pompe "Crowlls" pour faire le vide a été installée sur un pilier en béton, dans le soubassement et raccordée avec le moteur et la robinetterie des tables des laboratoires.

Le tuyautage des différentes tables des laboratoires a été disposé afin qu'on puisse séparer une des tables sans déranger le fonctionnement des autres.

On a fait d'autres petites réparations, telles que l'installation d'une lampe à la porte d'entrée, la fourniture d'une armoire vitrée dans le soubassement, la pose d'une tringle et d'un rideau dans la bibliothèque, etc. Toutes les tables du vieux laboratoire ont été réparées, cirées, etc., et des changements ont été faits dans l'éclairage électrique.

BUREAUX DE LA DIVISION DU TABAC.

On a installé treize radiateurs, raccordés avec la chaudière à vapeur, deux cabinets d'aisance, trois bassins de toilette émaillés à deux lumières, douze lampes à applique, six douilles à affleurement et sept commutateurs. On a posé un plancher en bois dur au rez-de-chaussée et au premier étage et un plancher en béton au soubassement.

On a installé un ventilateur allant de l'armoire au toit et des tables de laboratoires qu'on a raccordées au service de l'eau et du gaz.

On a fourni et posé treize stores pour les fenêtres, treize moustiquaires pour les fenêtres, quatre auvents, deux tringles à rideaux autour des bassins de toilette, deux tapis, deux armoires à quatre portes, des tablettes dans le soubassement, six sonneries bourdon, deux ferme-portes, et on a changé le tuyautage au soubassement. On a posé trois dynamos, sept prises de courant doubles, et des lampes. On a installé un appareil centrifuge, un rhéostal, et un radiateur à vapeur dans l'attique.

NOUVELLE SERRE.

On a aménagé deux bureaux dans l'attique, pour la division de l'horticulture; deux lucarnes à fenêtres ont été construites dans la chambre du côté sud, y compris le peinturage, le vitrage et le platrage; un radiateur à l'eau chaude a été installé, ainsi que deux grandes armoires à quatre portes, des tablettes, une armoire pour les habits et des stores pour les fenêtres.

Dans le bureau du côté nord, on a installé deux radiateurs à l'eau chaude, deux armoires à quatre portes, une cloison, des tablettes, des stores pour les fenêtres et une lampe suspendue.

Au même étage on a aménagé une chambre noire avec un évier plombé, des raccords pour l'eau chaude et l'eau froide, des planches d'égouttement plombées, trois armoires, des tablettes, des séchoirs, etc. La chambre a été peinturée en noir.

Une petite chambre voisine de la chambre noire a été cloisonnée, peinturée en noir à l'intérieur, pourvue de trois châssis glissants avec vitres des couleurs rubis, jaune et blanc et de deux lampes suspendues.

Les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage ont été pourvues de châssis doubles; sept fenêtres ont été pourvues d'auvents et toutes les fenêtres ont été munies de stores.

On a posé des fils électriques dans des conduits, par toute la nouvelle serre, fourni 75 suspensoirs en fer, 1,000 pieds linéaires de planches de 1 pouce par 7 pouces, peinturées pour faire des tablettes, deux tables pour les pots et trois portes en toile métallique.

On a construit 385 pieds linéaires de trottoirs en béton, sur les côtés ouest, sud et est de la nouvelle serre et on a fait des réparations diverses à l'édifice.

DIVISION DU POULAILLER.

On a transformé la bâtisse d'alimentation en bureaux temporaires, ce qui a nécessité des travaux de charpenterie, du peinturage, l'installation de poêles, etc.

On a démoli 370 pieds de vieux bureaux, de poulaillers et de magasins.

On a construit deux poulaillers mesurant 32 pieds de façade par 16 pieds de profondeur, avec planchers en béton, façades en vitres et en coton et toîtures brevetées.

Un autre poulailler de 20 pieds par 20 pieds, avec plancher en béton, façade en vitre et en coton, a aussi été construit.

On a construit une bâtisse de 60 pieds par 15 pieds de profondeur, pour les oiseaux palmipèdes, avec un plancher en béton, des façades en vitres et coton. Elle est divisée en 12 compartiments et une chambre pour la préparation des aliments à

l'extrémité nord, avec une cheminée et une bouche à incendie. Cet chambre a un lambris double séparé par un papier.

Diverses autres réparations ont été faites, telles que la division d'une chambre à coucher dans la chambre aux aliments, la modification du poulailler des coqs, la fabrication de panneaux en coton, le changement de certaines fenêtres, l'ajustage et le réparage des panneaux en coton des différents poulaillers.

TERRAINS DE LA FERME EXPÉRIMENTALE ET DE L'OBSERVATOIRE.

Une nouvelle pompe à bras a été installée au puits de la vieille serre. On a construit deux huttes, de 10 x 8 pieds, pour les boyaux à incendie. Elles ont été assemblées, lambrissées, convertes en bardeaux et peinturées. L'une d'elles est située à la ferme expérimentale, vis-à-vis de la vacherie et l'autre est près du milieu de l'édifice de l'observatoire.

On a fourni et installé à des endroits convenables, sur les terrains de la ferme expérimentale, trois groupes d'échelles, pour les cas d'urgence. Il y a quatre échelles dans chaque groupe et elles sont suspendues à des crochets sous un abri couvert.

On a posé un drain de 9 pouces, sur une longueur de 780 pieds entre le drain principal et l'édifice d'apiculture, la connexion au drain principal a été faite avec un puisard muni d'un couvercle de trou d'homme.

On a installé des bouches d'incendie aux endroits suivants: Un à la grange au tabac, un vis-à-vis la vacherie principale, un à l'étang des canards, un au hangar des machines pour les fourrages, six dans la cour des poulaillers, un à la porcherie et un autre à l'auditorium.

On a posé 540 pieds de tuyaux de ¾ de pouce dans la cour du poulailler, 250 pieds de tuyaux de surface au hangar des machines pour les fourrages, 700 pieds de tuyaux de ¾ de pouce dans les cours des dindes, 612 pieds de tuyau à gaz de 2 pouces à la grange au tabac, et 140 pieds de tuyaux à gaz de 2 pouces à l'édifice d'apiculture.

On a employé des longueurs de tuyaux en fonte de 5 pouces et des manchons pour réparer le tuyau à l'eau près de la bâtisse des pompes.

Une bouche à incendie, à trois prises d'eau, a été installée à l'entrée des terrains de l'observatoire.

La chaussée a été nivelée et recouverte de pierres sur une distance de 900 pieds; du gazon a été posé sur une surface de 1,200 verges, à l'édifice géodésique. On a construit un trottoir en béton de 560 pieds de longueur, un trou d'homme en béton avec un couvercle en fer à l'entrée du même édifice. On construisit aussi un trou-d'homme en béton avec couvercle au drain de l'observatoire; une valve de contrôle de 5 pouces fut installée près de la bâtisse des pompes; un câble électrique de 400 pieds a été posé entre l'observatoire et la hutte servant de point de repère pour l'azimuth nord; une valve de 4 pouces fut aussi posée sur les drains du laboratoire biologique.

(Les améliorations et les réparations sur les édifices de la ferme expérimentale sont exécutées sous la surveillance de M. John Sharpe, commis des travaux.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT—RIDEAU HALL. CHANGEMENTS, ADDITIONS ET DIVERSES RÉPARATIONS.

La laiterie qui se trouvait vis-à-vis de l'extrémité de l'ouest des écuries a été transportée à un autre site, à environ 250 pieds, dans une direction nord-est.

On a nivelé et rempli une grande partie du terrain où cette bâtisse se trouvait et on l'a gazonnée; des arbres et des arbrisseaux.

On a construit un prolongement à la cuisine, couvrant une superficie de 2,890 verges; on a enlevé de ce terrain seize gros ormes et des souches, ainsi qu'un grand nombre de cailloux dont plusieurs ont dû être fendus au moyen d'explosif. Une clô-

ture en planches grossières, de 950 pieds de longueur par 9 pieds de hauteur, a été reconstruite autour du jardin de la cuisine. Six nouveaux cadres et châssis pour les couches, de 10 pieds par 5 pieds par 1½ pouce, ont été construits, peinturés et vitrés. Un nouveau chemin macadamisé, de 915 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, a été construit à partir du châlet du secrétaire jusqu'à la rue McKay. Deux nouvelles barrières avec des poteaux en cèdre, de 10 x 10 pouces, ont été construites pour les entrées du nouveau chemin, sur la rue McKay.

Un grand prolongement, de 300 pieds par 212 pieds a été annexé aux gazons et aux jardins de fleurs, au sud des vieux gazons. Des plans ont été préparés en rapport avec ces parterres et ces terrasses ont été approuvées par Leurs Altesses Royales. Une quantité de six à sept mille pieds cubes de remplissage et de nivellement a été exécutée afin de donner à ces parterres le niveau requis pour leur gazonnement. On a posé 1,613 pieds de gazon superficiel des sentiers en gravier, de 1,300 de longueur par 5 pieds de largeur. Une rangée de marches en béton, de 10 pieds de largeur par 5 pieds et 3 pouces de hauteur a été construite sur la terrasse supérieure; deux rangées de marches en béton, chacune de 5 pieds de largeur par 6 pieds et 3 pouces, ont été construites sur la terrasse inférieure. On a préparé une couche de fleurs s'étendant autour des trois côtés du gazon inférieur; un treillis en cèdre, de 472 par 10 pieds, a été construit le long du côté extérieur de cette couche pour les plantes et les vignes grimpantes.

Un nouveau sentier en gravier, de 1,097 pieds linéaires par 5 pieds de largeur a été nivelé, à partir du chalet du secrétaire jusqu'au trottoir en béton, en deça de la cour de tennis; à côté du trottoir, on a nivelé et gazonné le sol sur une largeur de 5 pieds, de chaque côté.

Un sentier macadamisé, de 530 par 13 pieds a été construit, à partir de la vieille avenue jusqu'à la rue McKay, pour remplacer le vieux trottoir en madriers passant à travers le champ de cricket. On a déposé une grande quantité de pierres afin de remplir ce sentier jusqu'au niveau requis.

On a posé trois nouveaux carrés en bois dur dans la salle des hommes.

Une bordure et une gouttière en béton, de 82 pieds linéaires, ont été construites autour des trois côtés du gazon, à l'extrémité sud de l'atelier. Des parements en béton, de 6 pouces d'épaisseur, ont été posé sur le vieux mur en pierre, sur une étendue de 46 pieds par 4 pieds.

Le gazon pour le tennis a été bêché et on a posé une surface en cendres, le tout roulé et préparé pour le jeu. On a planté quinze poteaux en tuyau de fer de 1 pouce avec une rampe en bois sur le sommet pour supporter le filet protecteur; ces poteaux ont été placés à l'extrémité nord et sur une partie des côtés du champ, afin d'empêcher les balles de se perdre.

On a confectionné, posé et peinturé quinze persiennes vertes pour les fenêtres de la salle du garage. On a posé quinze carrés de bardeaux sur le toit du réservoir à gaz. On a enlevé 300 verges de pierres de la butte du côté nord de l'avenue Main afin de rendre la surface de niveau avec le terrain avoisinant. Les pierres prises en cet endroit ont été employées pour construire un mur brut sur une autre partie du terrain et pour combler les dépressions du terrain.

Une rangée de marches en béton avec des paliers et des parapets en galets sur chaque côté a été construite à partir de la falaise jusqu'au niveau du sentier, à la salle de bal.

Un toit de 20 pieds par 6 pieds a été construit sur le balcon, au-dessus des chambres des cochers.

On a fait et peinturé une clôture en pieux de cèdre, de 5 à 8 pieds de longueur; on a exécuté des légers changements à l'usine de peinture: le plafond a été exhaussé et les murs et le plafond lambrissés avec des planches embouvetées. Une grande cabine a été construites dans les chambres nos 7 et 8. On a exécuté un grand nombre de changements et de réparations qu'il est impossible d'énumérer ici.

Deux garde-robes, de $7\frac{1}{2}$ x $4\frac{1}{2}$ x $1\frac{3}{4}$ pieds, avec deux portes à panneaux chacune, ont été construite dans les chambres n[os] 7 et 8. On a exécuté un grand nombre de changements et de réparations qu'il est impossible d'énumérer ici.

On a couvert en *tarvia* le passage de l'avenue Princesse sur une superficie de 1,600 verges; on a raccommodé et réparé les toits en gravier, réparé l'enduit de ciment sur les cheminées de la salle de bal et des appartements du gardien et des écuries.

On a couvert en asbeste une section des tuyaux de chauffage, dans le soubassement. On a gazonné en tout 3,948 verges carrées de terrain; on a posé des tuiles agricoles de 6 pouces sur une longueur de 250 pieds, afin de prolonger les drains d'égout, en avant de la maison; un nouvel évier en émail a été installé dans la chambre des liqueurs pour remplacer le vieil évier qui était brisé.

On a fourni et planté sur le terrain 452 épinettes, 331 érables, 36 ormes.

Tous les trottoirs en madriers sur le terrain ont été réparés, tel que requis. Les patinoirs et les glissoires ont été réparés et mis en bon état.

Les serres-chaudes, les jardins de fleurs et les jardins potagers, les parterres, les passages et les avenues ont été entretenus dans leur bon état habituel. On a fourni des graines, des plantes, des bulbes, etc., etc.

On a enlevé la neige des toits, des passages, des chemins, des patinoirs et des glissoires, et tout a été tenu propre et en bon état. La glacière a été nettoyée et remplie.

Tout l'appareil de chauffage dans les différents édifices a été réparé, tel que requis, et tenu en bon ordre.

(Les améliorations et les réparations sur les édifices et terrain de Rideau Hall sont exécutées sous la surveillance de M. William Hutchison, surintendant.)

OWEN-SOUND.

Une partie du plancher en tuiles a été réparée et renouvelée. Deux moustiquaires pour les fenêtres et un réchaud à gaz ont été fournis.

PALMERSTON.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1915, est encore en construction.

On a reçu une horloge de Gillett et Johnston, Angleterre, qui sera installée aussitôt que l'édifice sera prêt.

PEMBROKE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits dans la position des commutateurs contrôlant les lumières du vestibule et des entrées extérieures, pour les rendre indépendantes de celles des bureaux des employés.

Ls fils des lumières électriques éclairant l'installation intérieure du bureau de poste ont été réparés.

On a installé deux portes pivotantes, se démontant automatiquement en cas de panique, en chêne taillé sur quartier, au complet, avec base, corniche, baquettes, seuils et garnitures.

Les fenêtres intérieures de l'espace public dans le bureau de poste ont été peinturées et imitées pour correspondre au fini des boiseries intérieures.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1914, a été terminée.

On a posé quatre bouchons à vis dans les trappes du plancher de la salle d'exercices militaires afin d'empêcher l'eau des égouts d'être refoulée dans l'édifice.

On a installé deux lampes électriques suspendues dans la salle des douches au soubassement.

PETERBOROUGH.

On a posé une porte à coulisse dans l'édifice public, au lieu d'une porte ordinaire et on a changé un radiateur de position.

PORT-ARTHUR.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a fourni des garnitures en cuivre pour cet édifice.

Le 10 décembre 1915, un contrat a été accordé à la *W. J. Trick Co., Ltd.,* Oshawa, pour l'installation intérieure de cet édifice.

PORT-COLBORNE.

Certains changements ont été faits pour se conformer aux nouveaux règlements sanitaires.

On a fourni au bureau de poste une boîte en chêne pour les colis.

PORT-HOPE.

Afin de donner plus d'espace pour le bureau de poste, au rez-de-chaussée, on a déménagé le bureau de l'inspection du gaz au premier étage. On a amélioré le système de chauffage des bureaux et fait tous les raccordements nécessaires pour l'eau et le gaz.

Le plancher en tuiles de la salle publique du bureau de poste a été réparé; une rampe a été posée à l'escalier extérieur et des réparations générales ont été faites.

PRESTON.

On a terminé la construction et l'installation intérieure de l'édifice public, qui a été décrit dans le rapport de 1914.

On a fourni et posé une grande enseigne en cuivre pour le bureau de la douane; des ferme-portes et une grille dans le trottoir en ciment; on a aussi changé la position de quelques commutateurs.

ST. CATHARINES.

Un nouvel appareil pour éprouver le gaz a été placé dans le bureau de l'inspecteur du gaz.

ST. MARYS.

On a réparé une section endommagée de la fournaise et on a fait des raccordements pour l'eau chaude.

On a construit un porche d'hiver, posé une lampe, changé la position de plusieurs et fourni deux poulies et une corde à linge.

SAINT-THOMAS.

L'ameublement du bureau de poste a été réparé; plusieurs vitres pour les boîtes à lettres ont été fournies et de nouvelles serrures ont été posées aux portes.

SARNIA.

On a réparé le dôme en cuivre qui avait été endommagé par le chute du mât de pavillon. On a enlevé plusieurs vieilles boîtes du bureau de poste et on les a remplacées par douze nouveaux tiroirs.

SAULT-SAINTE-MARIE.

On a réparé et teint de nouveau les murs des cinq chambres des appartements du concierge, y compris la chambre de bain, les passages et le plafond du bureau de poste; on a aussi réparé les planchers de l'édifice auxquels on a donné deux couches de vernis.

On a nettoyé et verni 1,000 verges carrées du plancher dans les passages, les escaliers et les chambres occupés par les bureaux du gouvernement et peinturé vingt-neuf boîtes à lettres et sept boîtes pour les colis.

On a aussi construit un escalier de sauvetage sur le côté ouest de l'édifice, descendant du deuxième étage et consistant en deux paliers et deux escaliers, avec rampes, etc., construits en fer angulaire riveté et en barres de fer.

De nouvelles sections ont été ajoutées aux radiateurs du Revenu de l'Intérieur pour augmenter la capacité du chauffage qui était insuffisant.

Un foyer en tôle d'acier a été construit dans le soubassement pour détruire le papier de rebut, etc., et raccordé au système de chauffage.

SEAFORTH.

Les murs du bureau de poste ont été peinturés et les portes ont été vernies de nouveau.

La Société d'Horticulture a fourni des fleurs pour les parterres.

SHELBORNE.

Le coffre-fort a été envoyé aux fabricants pour être réparé, car on ne pouvait plus l'ouvrir.

Le râtelier des sacs de malle et l'équipement de distribution ont été mis en place

SIMCOE.

On a posé des fils électriques dans des conduits et on a installé toutes les garnitures pour l'éclairage électrique, ainsi que des lampes à filament de tungstène. On

a raccordé l'édifice avec le système de drainage de la ville. Les portes extérieures ont été vernies et les marches ont été réparées.

STEELTON.

La construction de l'édifice public de cet endroit, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée.

Une clôture a été construite autour de la propriété, un nouveau chemin a été construit et on a nivelé le terrain.

Les boîtes du vieux bureau de poste ont été achetées, réparées et installées dans le nouvel édifice.

On a raccordé le système d'eau chaude avec le poêle, réparé plusieurs portes et fourni des lampes à filament de tungstène.

SMITHS-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les changements et additions à l'édifice, décrits dans le rapport de 1915, ont été complétés.

Le 17 mai 1915, on a passé un contrat pour la nouvelle disposition de l'installation intérimaire du bureau de poste. L'entrepreneur est la compagnie *Interior Hardwood*, de Berlin.

On a fourni des accessoires et des grilles en cuivre et des devants de boîtes pour le bureau de poste.

On a frotté les joints, les parements extérieurs de l'ouvrage en pierre de la vieille partie de l'édifice.

On a expédié certaines additions dans l'attique et construit un nouveau passage d'escalier. On a posé des moulures à tableaux convenables sur les murs des appartements du gardien.

On a changé la disposition des fils électriques dans la partie des employés, au rez-de-chaussée du vieil édifice, et fourni des lampes pour le toit et les cadrans des horloges.

La cour au côté et en arrière de l'édifice a été couverte en béton, formant un passage autour de l'édifice; on a construit une gouttière pour l'écoulement de l'eau.

Des traverses cannelées ont été construites dans les deux trottoirs. Un mur de soutènement en béton avec une clôture en planches blanchies et peinturées entourent l'arrière et une partie du côté du terrain. On a construit un nouveau trottoir en béton sur tout le long du terrain donnant sur la rue du Marché.

On a construit une traverse jusqu'à la bordure sur la rue du Marché et prolongé la gouttière à travers le trottoir pour la relier avec le drain. On a aussi construit une bordure sur la rue du Marché.

On a excavé une partie du boulevard sur la rue du Marché; on a rempli la partie excavée avec de la bonne terre et gazonné la surface.

Une horloge de la tour a été fournie par Jno. Smith et Fils, Derby, Angleterre.

La tour devant contenir l'horloge à quatre cadrans est construite au-dessus du pignon, en bois et supportée sur des poutres en acier; elle est lambrissée à l'intérieur et à l'extérieur. Les boîtes des poids, les portes et les échelles ont été construites.

Les parties extérieures de la tour, la corniche, les moulures et les louvres sont couvertes en tôle galvanisée et sont finies en pointe.

On a enlevé les parties du toit actuel, les cloisons autour de la tour, dans l'attique, et les accessoires de plomberie et les radiateurs.

On a construit de nouvelles cloisons pour former une chambre pour la tour, des chambres de toilette et deux chambres à coucher.

On a placé la chambre de bain dans un nouvel endroit et installé les accessoires de plomberie et les radiateurs actuels.

On a posé un plancher en bois dur dans la nouvelle chambre de bain, et réparé le plâtrage et le peinturage.

On a pratiqué une ouverture dans le mur et posé une porte et un cadre nouveaux; on a changé le calorifère.

On a construit une plate-forme en voliges couvrant le toit en gravier, un chevalet à linge pour le gardien et un parapet en fer sur le couronnement.

On a construit des compartiments à charbon et fournis une glissoire en fonte.

STRATHROY.

Les drains et le réservoir septique ont été nettoyés; des petites réparations ont été faites à la plomberie et une nouvelle drisse a été fournie pour le mât du pavillon.

SUDBURY.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1914, est maintenant terminé.

Des trottoirs en béton et des chemins ont été construits autour de l'édifice.

Les boîtes pour les poids de l'horloge ont été agrandies pour permettre de ne monter l'horloge que tous les huit jours et ce nouvel ouvrage a été peinturé.

TILBURY.

Le terrain du bureau de poste a été nivelé et ensemencé. Deux ferme-portes ont été fournis.

Le plancher de la tour de l'horloge a été réparé avec de la tôle galvanisée et on a fourni un nouveau câble pour les poids de l'horloge.

TILLSONBURG.

Quatre lampes à applique ont été posées à l'extérieur et des changements ont été faits à l'éclairage intérieur avec des commutateurs placés dans la pièce à l'usage du public, en dehors des bureaux des employés. Les portes extérieures ont été vernies.

TRENTON.

On a construit un porche couvert avec les côtés ouverts à l'entrée des malles; les tuyaux conducteurs, les gradins, etc., ont été réparés.

Des câbles, des poulies, etc., ont été fournies pour la tour de l'horloge.

TORONTO.

DOUANE.

Les chaudières ont été réparées en conformité avec le rapport de la "Fidelity and Casualty Co.".

Des échafauds de constructeurs ont été loués et érigés dans la grande chambre, pour permettre l'époussetage et le lavage des murs et du plafond.

Une cloison métallique a été placée à la tête de l'escalier du soubassement pour empêcher les gens d'y passer. On a fourni des boyaux à incendie en toile.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des boyaux à incendie en toile ont été fournis pour cet édifice.

GARAGE DES POSTES.

On a installé de nouvelles grilles dans la fournaise et on y a placé un appareil de chauffage.

La bordure du trottoir à l'entrée du garage a été rasée et bétonnée de nouveau pour permettre aux automobiles d'y passer plus facilement.

Des nouvelles tablettes ont été placées dans le magasin des Postes.

On a fourni huit extincteurs chimiques pour l'incendie pour cet édifice.

BUREAU DE POSTE GÉNÉRAL.

On a renouvelé les tubes des chaudières et on les a réparées généralement en conformité avec le rapport de la "Fidelity and Casualty Co."

On a agrandi la plate-forme de réception des malles en arrière du bureau de poste et la cour a été réparée.

Du bois et des ferrures ont été fournis pour construire une chambre pour les lettres spéciales; une nouvelle porte a aussi été posée à la chambre n° 6. Le bureau des lettres recommandées a été agrandi et une nouvelle cloison a été posée.

Un coffre-fort venant d'Arichat, N.-E., a été placé dans cet édifice; un autre provenant de l'ancienne station "G" a été mis dans le bureau du surintendant. Une porte de coffre-fort et une porte de voûte durent être ouvertes par les fabricants.

On a posé une barrière en fils métalliques pour interdire l'accès du soubassement au public; on a fourni des boyaux à incendie et un bassin.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ASSISTANT RECEVEUR GÉNÉRAL.

On a posé un nouveau plancher dans le passage de l'entrée de cet édifice.

Le plâtrage a été réparé; les murs intérieurs et les plafonds ont été peinturés et vernis.

STATION POSTALE "A".

On a fourni 125 armoires en acier.

BUREAU DE L'IMMIGRATION.

Le toit, les tuyaux et le plâtrage du bureau de l'Immigration ont été réparés. Une enseigne a été réparée, des grilles ont été placées pour faire une chambre de détention et des nouvelles serrures ont été posées.

Cet édifice est maintenant inoccupé et le mobilier a été remisé.

Une nouvelle serrure a été posée sur la porte de l'armoire de la papeterie au bureau de l'Immigration, à la station Union.

STATION POSTALE "D."

La cuisine et la chambre de toilette ont été peinturées.

STATION POSTALE F. (RUES YONGE ET CHARLES.)

Une serrure a été fournie pour le bureau de la Commission des Chemins de fer.

Le bureau du commis des Travaux publics a été déménagé dans une plus grande chambre et on a fait du peinturage et lettrage.

STATION POSTALE "G" (RUE QUEEN EST) (ÉDIFICE LOUÉ).

D'après le bail, cet édifice devait être laissé dans le même état qu'il était lorsqu'on l'a loué; les travaux nécessaires ont été faits.

STATION POSTALE "G".

Une description de cet édifice a été donnée dans le rapport de 1914; la construction en est maintenant terminée. Une horloge à cadran simple, fabriquée par Joyce & Co., Angleterre, a été posée dans le pignon et marche régulièrement.

Le 27 juillet 1915, un contrat a été accordé à la *Berlin Interior Hardwood Co.,* de Berlin, Ont., pour l'installation intérieure de l'édifice.

STATION POSTALE "K".

Le terrain autour de cet édifice a été nivelé et on l'a recouvert de bonne terre. On a construit et peinturé une clôture en bois en arrière de l'édifice et une jolie clôture en fer sur les trois autres côtés.

On a renouvelé le toit, peinturé plusieurs chambres, et fourni trois ferme-portes, une échelle, une brouette et des articles de quincaillerie.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX (ÉDIFICE LOUÉ).

Au cours de l'exercice financier ce bureau a été déménagé à l'édifice Fédéral. On a fourni des stores pour les fenêtres.

UXBRIDGE.

On a fourni des lampes à filament de tungstène, du bois, des clous et de la peinture pour construire une armoire dans le soubassement et des fils électriques pour l'éclairer.

WALKERTON.

La clôture de ligne du terrain de l'édifice public ayant été détruite par le feu, on l'a reconstruite (le ministère a payé la moitié du coût).

WALKERVILLE.

L'édifice public de cet endroit, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière est maintenant terminé et occupé par le bureau de poste.

On a posé des grilles en cuivre, des garnitures, des boîtes à lettres et des tiroirs.

Le 24 septembre 1915, un contrat a été accordé à la *Berlin Office & Fixture Co., Ltd.,* pour l'installation intérieure du bureau de poste.

WELLAND.

L'intérieur de l'édifice public a été décoré.

WHITBY.

La ville ayant maintenant un système de drainage on a raccordé la plomberie et les drains de l'édifice à l'égout de la rue.

L'horloge de la tour, qui ne marchait plus régulièrement, a été nettoyée et réparée. Une cloche électrique a été installée dans les appartements du concierge avec un bouton à la porte de côté.

WINDSOR.

Les appartements du concierge, dans l'édifice public, étaient en très mauvaise condition: les cloisons ont été changées, les planchers ont été réparés, la vieille chambre d'emmagasinage a été réparée et deux lampes ont été posées.

On a installé un appareil pour fournir l'eau chaude à tout l'édifice et on a examiné et réparé la fournaise.

Les portes pivotantes ont été garnies de nouvelles bandes en caoutchouc.

On a réparé les lampes à arc pour servir en cas de besoin et on a amélioré le système d'éclairage.

Les boîtes à lettres et à colis ont été peinturées de nouveau.

WINGHAM.

On a fourni des ferme-portes pour les portes d'en avant et on a remplacé les câbles des poids de l'horloge.

WOODSTOCK.

Les gouttières ont été nettoyées et rêparées, un nouveau bassin de toilette a été installé et on a rechargé trois extincteurs d'incendie. On a aussi fait diverses petites réparations.

Des fleurs ont été plantées sur le parterre et le terrain a été bien entretenu.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

Tous les murs dans les différentes parties de l'édifice ont été nettoyés et le plâtrage a été réparé, comme suit: dans les vestibules d'entrée de l'est et de l'ouest, le vestibule du bureau de poste, le passage d'escalier du rez-de-chaussée, le vestibule à la tête du passage de l'escalier du soubassement, le premier étage et le passage d'escalier conduisant du premier au deuxième étage, le premier étage des douanes et dans l'annexe du côté sud. Les murs et les plafonds ont été teintés avec le fini *Silkstone* et de l'alabastine. On a nettoyé la boiserie et appliqué deux couches de peinture ou de verni, tel que requis. On a posé du *burlap* avec moulure sur les murs du passage d'escalier, des corridors et du vestibule du bureau de poste et appliqué deux couches de peinture. Les châssis doubles ont été nettoyés et peinturés à nouveau. On a peinturé les enseignes de l'entrée, posé une porte à l'escalier du soubassement, fourni une serrure et d'autres articles en fer. On a nettoyé, frotté avec du papier sablé et verni les cloisons du bureau de poste et le dessus des pupitres, ainsi que les casiers des colis, les tiroirs et les tables dans les appartements des colis et de messagerie. On a nettoyé et peinturé à nouveau les vitres de la cloison du bureau de poste. Les calorifères et tous les tuyaux ont été peinturés ou bronzés.

CARMAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un chemin pour sortir les cendres sur l'espace adjacent à l'édifice public. On a posé du pavage en béton; les gazons ont été nivelés, remplis et ensemencés. On a construit un passage en gravier et érigé une clôture. On a posé d'autres lumières électriques pour la cloison du bureau de poste.

Les plans et le devis pour l'ouvrage en rapport avec l'installation de l'horloge et la cloche dans la tour ont été préparés.

On a commencé l'installation de l'horloge de la tour.

DAUPHIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni des portes doubles en arrière du bureau de poste. On a réparé la fournaise à l'eau chaude.

EMERSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé les barres de grille dans la fournaise à l'eau chaude.

MINNEDOSA.

On a installé dans le soubassement une citerne pour l'eau douce avec les connexions pour l'approvisionnement et le renvoi d'eau.

On a réparé l'horloge de la tour et posé une serrure à cylindre sur la porte conduisant à la chambre contenant le mécanisme de l'horloge.

On a posé des auvents aux fenêtres du bureau des terres fédérales et installé audessus du récepteur de rue une lumière extérieure.

Les changements nécessaires ont été faits à l'ouvrage actuel comprenant le prolongement du système d'éclairage électrique et le posage d'appliques et d'une lampe sur les cadrans de l'horloge de la tour.

MORDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les drains reliant l'édifice avec le réservoir septique. La surface intérieure du réservoir septique a été doublée en brique et rendue complètement imperméable à l'eau. Dans le bureau du percepteur des douanes, on a installé un nouveau radiateur.

La tour a été préparée pour recevoir le mécanisme de l'horloge et la cloche; à cette fin on a fait des fenêtres avec des lattes posées en abat-son, le plancher de la chambre de la cloche a été couvert en tôle galvanisée, les murs ont été lambrissés ainsi que les plafonds, une armoire a été construite pour renfermer les mouvements, et une boîte a été installée pour les contre-poids de l'horloge. Une ouverture a été percée dans le toit afin de se rendre à la chambre de l'horloge, et dans l'espace obscur en dessous du toit on a installé les fils électriques avec l'horloge. On a aussi fait tout l'ouvrage nécessaire pour assembler et ajuster le mécanisme de l'horloge.

NEEPAWA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni de nouveaux ressorts pour réparer les ferme-portes. On a remplacé une fournaise du système de chauffage, qui était défectueuse, par une nouvelle fournaise, et on a couvert celle-ci ainsi que les connexions avec de l'asbeste.

PORTAGE-LA-PRAIRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a transporté dans le soubassement de cet édifice le bureau du vendeur de timbres, qui était dans le bureau de poste.

Les enduits du bureau du Revenu de l'Intérieur ont été réparés. Dans tout l'édifice des conduits ont été posés pour l'installation d'un nouveau système d'éclairage électrique, avec tous les accessoires nécessaires.

SOURIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le bureau des douanes on a posé une nouvelle section de radiateurs sur les murs.

SAINT-BONIFACE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans cet édifice, on a réparé une porte, les ouvrages de plomberie et la fournaise, et des outils tels que tisoniers, raclettes, etc., ont été fournis pour attiser le feu. Des lumières électriques ont été ajoutées, et le système d'éclairage a été réparé.

STONEWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le vestibule du bureau de poste on a changé un radiateur de place.

Au 1er mai 1915, un contrat a été adjugé pour fournir et installer l'aménagement intérieur du bureau de poste. Entrepreneur: *Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.*

Des stores ont été posés dans les fenêtres du bureau de poste. On a acheté un ameublement de bureaux et des boîtes à serrures pour les mettre dans le nouveau bureau de poste.

VIRDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pour cet édifice, on a construit une citerne à eau douce et on l'a raccordée avec les conduites d'eau potable et les tuyaux de renvoi.

Un système d'éclairage électrique a été installé dans la tour pour illuminer les cadrans de l'horloge.

Le 6 avril 1915, on a adjugé un contrat pour fournir et installer l'aménagement intérieur du bureau de poste.

Entrepreneurs: *Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.*, Berlin, Ont.

WINNIPEG.

ÉDIFICE DES DOUANES.

Les réparations faites à cet édifice ont nécessité l'emploi de bois et d'articles de quincaillerie. Les cadres des fenêtres ont été remplis; on a réparé et peinturé le mât du pavillon. Des bandes de caoutchouc ont été posées à une porte pivotante. On a réparé le toit et la lanterne du toit, les enduits et un radiateur; la fournaise a été démontée et examinée, de nouvelles barres de grille et des sections ont été fournies et posées dans cette fournaise.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La chaudière n° 2 de l'appareil de chauffage a été examinée par l'inspecteur des chaudières.

Une armature de rechange a été installée dans les monte-charge.

Les ascenseurs ont été réparés, l'armature a été améliorée et on a posé un commutateur.

On a réparé la chaudière et l'appareil de chauffage, des valves neuves ont été posées.

Des bandes de caoutchouc ont été fournies et placées à une porte pivotante. On a peinturé le mât de pavillon.

BUREAU DE POSTE CENTRAL.

On a fait dans cet édifice une quantité considérable de réparations aux ouvrages de menuiserie. Des portes à coulisse ont été préparées pour le bureau de l'inspecteur des postes. Une partie de la galerie, en arrière de l'étage principal du bureau de poste, a été prolongée et cloisonnée en vitres.

On a préparé un projet suggérant une méthode d'empêcher les courants d'air dans les bureaux en arrière du bureau de poste.

Un plancher en bois dur a été posé sur une partie du plancher en béton dans le soubassement. On a fait des changements à la porte du bureau du maître de poste à l'étage supérieur. On a amélioré les réservoirs à l'eau placés sur le toit. Des changements ont été faits au vieux système d'éclairage dans le bureau de poste, et de nouvelles lampes, des appliques, des lustres nouveaux ont été installés.

Des douilles à serrure ont été fournies et placées dans le bureau de poste. On a tenu en bon état les ouvrages de plomberie. Un bassin neuf a été installé, les tuyaux à l'eau ont été couverts, et la fournaise a été réparée. Deux glaces polies et des bandes de caoutchouc ont été posées à deux portes pivotantes. La cage et les portes de l'ascenseur ont été mis en bon état, et l'armature de l'ascenseur a été réparée. On a aussi réparé les ascenseurs et les monte-charge. Une armoire montante a été réparée. On a peinturé en détrempe les murs et les plafonds de deux chambres dans le logement du concierge.

STATION POSTALE "B".

On s'est occupé à réparer la boiserie de cet édifice, ainsi que les ouvrages de plomberie. Des barres neuves ont été posées dans la grille de la fournaise. Le mât de pavillon a été peinturé; des bandes de caoutchouc ont été posées à la porte pivotante.

On a fourni et placé des tablettes et une table dans le magasin du soubassement. Un moteur d'éventail et des conduits ont été placés dans le compartiment de ventilation dans le laboratoire. Des conducteurs électriques et des boîtes à panneaux spéciales ont été installés, ainsi qu'un compresseur de l'air et un moteur.

Une guérite a été construite sur le toit et on y a installé un évantail aspirateur et un moteur construits d'après les dessins fournis.

SALLES DES IMMIGRANTS.

Première salle.—On a tenu la plomberie en bon état; des sections des fournaises ont été enlevées; des grilles nouvelles ont été posées aux brasiers des fournaises, et l'appareil de chauffage a été examiné et amélioré. On a réparé et peinturé le mât de pavillon.

Deuxième salle.—Les portiques ont été réparés ainsi que la boiserie intérieure de la bâtisse. On a posé des barres aux grilles des fournaises; le réchaud a été réparé. Une valve nouvelle a été posée à la chaudière et les rondelles en caoutchouc ont été renouvelées.

Troisième salle.—L'appareil de chauffage a été examiné et mis en bon état, les rondelles de caoutchouc ont été renouvelées, et on a posé des valves neuves.

ÉDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE (LOUÉ). BUREAUX DE L'INSPECTEUR DU GAZ ET DE L'ÉLECTRICITÉ.

Dans ces bureaux on a installé un évier avec tous les accessoires nécessaires.

(A moins de mention contraire, tous les travaux de réparations et d'améliorations en rapport avec les édifices publics de la province du Manitoba ont été exécutés sous la surveillance de M. H. E. Matthews, architecte résident, Winnipeg.)

WINNIPEG-NORD.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1915, est maintenant parachevé.

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

ESTEVAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

La ville d'Estevan ayant complété son système d'égout et son aqueduc, on a raccordé le système d'égout de cet édifice avec celui de la ville et son tuyau d'eau avec le conduit principal.

On a fait des changements et des additions à l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

L'intérieur de l'édifice a été peinturé à la détrempe et peinturé; on a appliqué deux autres couches de peinture à l'ouvrage en bois extérieur, et verni à nouveau l'ouvrage déjà verni.

Des légères réparations au passage d'escaliers, aux portes extérieures, etc., ont été exécutées.

GRAVELBOURG.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni et ajusté des moustiquaires pour les fenêtres, réparé et ajusté les portes et fenêtres, fourni et posé une serrure à la porte de l'entrée d'en amont.

HUMBOLDT.

ÉDIFICE PUBLIC.

La ville d'Humbolt ayant parachevé son système d'égout et son aqueduc, on a établi les connexions entre l'édifice et le système d'égout et le conduit d'eau principal de la ville.

Le premier étage occupé par le bureau des terres fédérales, a été disposé différemment en couvertissant le magasin en bureau de sténographe et en pratiquant une ouverture entre le bureau des agents et le bureau général; la dite ouverture a été comblée par une cloison assemblée et vitrée, avec une porte. On a ajouté d'autres calorifères dans le bureau général.

On a réparé les murs et la boiserie dans l'édifice. Un dado en *burlap* teint, de 54 pouces, avec une moulure, a été posé dans le vestibule du bureau de poste, les corridors, le passage d'escalier, l'entrée des douanes et les passages des bureaux des terres et des douanes. Tout le plâtrage brisé a été réparé et on a peinturé à la détrempe les murs dans les bureaux publics, les corridors et dans les appartements du gardien; les portes d'entrée ont été vernies de nouveau. On a posé du nouveau mastic sur les châssis et on les a peinturés; les châssis doubles ont été ajustés et mastiqués de nouveau.

INDIAN-HEAD.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

On a fourni une cloche d'appel électrique avec un tableau de huit boutons.

LLOYDMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des légères réparations aux cadres des portes, aux portes, et aux fenêtres; on a renouvelé les cordes brisées des châssis et réparé la valve du radiateur.

MAPLE CREEK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé à la détrempe l'intérieur de l'édifice; tout l'ouvrage en bois extérieur ainsi que l'ouvrage en fer ont été peinturés.

On a posé sur les radiateurs du vestibule public des planches hérissées de clous pour empêcher les gens de s'appuyer.

On a exécuté de légères réparations et remplacé des vitres brisées dans les fenêtres.

MELFORT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé sur cet édifice un appareil de sauvetage en acier, avec des balcons de sortie au premier étage et dans l'attique.

On a fourni et installé une nouvelle section à la chaudière de l'appareil de chauffage.

On a fait de légères réparations aux cabinets d'aisance et aux lavabos.

Une nouvelle toiture de composition a été posée, vu que la vieille couverture coulait à plusieurs endroits et était en mauvais état. On a fait les réparations nécessaires à la plomberie et au système de chauffage et on a peinturé à la détrempe les murs et les plafonds, dans les appartements du gardien, qui avaient été endommagés par l'eau qui pénétrait à travers le toit.

MOOSEJAW.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

L'installation intérieure du bureau de poste exécutée par l'*Office Specialty Co.*, a été complétée.

On a réparé les fenêtres, les portes, etc., on a changé les portes des porches d'en arrière en remplaçant ces portes qui s'ouvraient en dehors par des portes à coulisses, posées en dedans.

On a érigé dans le bureau de l'inspecteur du bureau de poste une nouvelle cloison assemblée et vitrée et un comptoir.

On a fait des réparations, des changements et des additions à l'appareil du chauffage à l'eau chaude.

On a réparé les cabinets d'aisance, les urinoirs, l'installation des lavabos et l'ascenseur à passagers; on a renouvelé les tuyaux à l'eau qui s'étaient brisés.

PRINCE-ALBERT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements importants, au rez-de-chaussée et au premier étage et des réparations générales dans tout l'édifice. Six contrats séparés ont été accordés pour ces travaux.

On a complété les changements, au premier étage. Les nouveaux bureaux de douanes, des Terres fédérales, des inspecteurs forestiers et des pêcheries sont dans cet étage.

Les changements au rez-de-chaussée seront complétés dans quelques semaines. On doit fournir tous les accessoires pour la division de colis postaux et du service postal qui se trouveront dans cet étage. Ces nouveaux bureaux seront prêts pour la division des postes quand l'installation intérieure en aura été faite.

On a fait des changements dans les connexions du système d'eau dans le soubassement ainsi que des additions et des réparations générales, en vertu d'un contrat.

On a fourni un nombre de stores pour les fenêtres du vestibule des postes et des marches en caoutchouc pour l'escalier principal.

Le calorifère qui se trouvait dans la voûte du nouveau bureau des Terres fédérales a été enlevé du mur et fixé au mur.

Un ventilateur a été installé dans la voûte du bureau des Terres fédérales.

On a pratiqué une ouverture dans la cloison entre la chambre de toilette privée du maître de poste et l'entrepôt de vérification et on y a posé une fenêtre.

On a installé des tablettes dans le soubassement pour l'usage de la division forestière.

Des serrures de nuit ont été posées sur chaque porte de bureau de l'édifice.

On a construit une cloison en verre, dans les bureaux des Terres fédérales, pour les sténographes.

Le soubassement entier a été réparé avec de la peinture en détrempe et la boiserie dans les chambres de toilette a été peinturée.

Deux voûtes dans les bureaux des Terres fédérales ont été nettoyées et peinturées à la détrempe.

BATTLEFORD-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une nouvelle chambre, dans le soubassement, en bâtissant des murs de division en brique; les murs intérieurs de la nouvelle chambre ont été plâtrés; on a construit une cloison à joints en forme de V afin de protéger les machines de l'appareil à pomper. La chambre ainsi formée est pour l'usage des commis de malle attachés au service de la poste par chemin de fer.

REGINA.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Le rez-de-chaussée, occupé par le bureau du shérif et loué du gouvernement du Dominion par le gouvernement de la Saskatchewan, étant devenu vacant, on en a changé la disposition en enlevant trois murs en brique et une cloison à colombages. L'ouvrage en brique du premier étage est construit sur des poutres en acier. L'espace ainsi obtenu a été aménagé et est maintenant occupé par les douanes et sert de bureau pour les colis de messagerie et d'entrepôt de vérification. On a dû réparer les appliques de la lumière électrique, dans les bureaux des douanes, à cause de l'usure. A l'expiration du bail, on a évacué l'édifice loué sur la rue South Railway, Regina, et l'installation intérieure a été transportée et fixée dans le rez-de-chaussée de l'édifice des Terres fédérales.

On a fait de légères réparations au système à l'eau chaude.

MINISTÈRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des bureaux pour le revenu de l'Intérieur ont été loués de l'agence J. A. Westman, situés dns les *Westman Chambers*. Ces bureaux ont été aménagés par le ministère des Travaux publics; on a posé un comptoir, des tablettes, une cloison et des comptoirs. On a installé la lumière électrique.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES POIDS ET MESURES.

A raison de la création d'un nouveau district d'inspection avec ses bureaux-chefs à Regina, l'espace dans la division des poids et mesures, dans l'édifice public, devint insuffisant; des bureaux ont été loués de l'agence J. A. Westman, au rez-de-chaussée de l'édifice Aldon, sur la 12e avenue, Regina.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles lumières électriques et un commutateur ont été fournis et posés dans la division des magasins postaux, au soubassement et dans le passage d'escaliers prin-

cipal. On a posé d'autres lumières électriques dans la division des mandats de poste, au-dessus de la nouvelle table des facteurs. Dans le bureau du comptable pour les timbres, on a posé, à la place de la lumière électrique, une lampe de 200 watt, remplie de nitrogène et avec un globe opale.

On a installé deux nouveaux lavabos dans le soubassement, et une fontaine au rez-de-chaussée, pour les employés du bureau de poste.

La division des mandats de poste a été agrandie en enlevant et érigeant ailleurs la cloison transversale et en fournissant et installant une nouvelle cloison afin de combler l'espace entre les vieilles cloisons.

Un casier de tablettes a été posé dans les bureaux des grains de semence pour l'emmagasinage des grains.

On a posé d'autres tablettes dans la division des magasins postaux.

En général, on a réparé les portes, les fenêtres, les planchers, les appliques, les meubles, les cabinets d'aisance, les lavabos, les réservoirs de chasse, l'appareil de chauffage à l'eau chaude, le système de lumière électrique et l'ascenseur à passagers; on a pris soin de l'horloge de la tour, etc., en y faisant des réparations.

Les boîtes aux lettres et aux colis de la rue ont été peinturées.

SASKATOON.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des changements et des additions à l'installation intérieure du bureau de poste, au rez-de-chaussée, en agrandissant l'espace destiné à la division des mandats de poste; on a aussi agrandi l'espace occupé par la division des colis postaux de la douane, au premier étage, en débouchant l'appartement sur le vieux bureau du revenu de l'Intérieur et en aménageant l'espace additionnel ainsi obtenu.

SUTHERLAND.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

On a fourni et érigé un moulin à vent, de 8 pieds, avec une tour de 30 pieds et une pompe complète, afin de vider le réservoir d'emmagasinement du système d'égout.

SWIFT CURRENT.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES (BUREAU LOUÉ DANS L'ÉDIFICE GALBRAITH).

L'installation intérieure, les meubles et les coffres-forts ont été enlevés et transportés des vieux bureaux aux nouveaux bureaux, dans l'édifice Galbraith; on a installé le tout en fournissant les accessoires additionnels requis. On a installé la lumière électrique.

VIEUX BUREAU DE POSTE (ÉDIFICE LOUÉ).

On a fourni et posé un auvent à la fenêtre de la division des mandats de poste et des lettres recommandées. On a réparé les ferme-portes des portes d'entrée d'en avant et des lavabos.

BUREAU DE POSTE (BUREAUX LOUÉS DANS L'ÉDIFICE YAGER).

L'installation intérieure et les meubles du vieux bureau de poste ont été enlevés et reposés dans les nouveaux bureaux de l'édifice Yager, en fournissant les accessoires additionnels requis. On a installé la lumière électrique.

WEYBURN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les fenêtres, les portes et les cadres, l'entourage de l'escalier, les planchers, les toits, les cabinets d'aisance, les urinoirs et les cabinets de toilette.

Un escalier extérieur a été construit conduisant à l'arsenal, au premier étage.

L'intérieur de l'édifice a été blanchi et peinturé et tout l'ouvrage en bois et l'ouvrage en fer, à l'extérieur, ont été peinturés et vernis.

YORKTOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la place des plaques en verre, aux guichets des mandats de poste, on a posé des plaques en acier poli.

De légères réparations ont été faites aux portes, aux fenêtres et aux serrures; on a fourni et posé de nouvelles serrures et renouvelé des cordes de châssis brisées. La porte et le cadre de la section de la chaudière de l'appareil de chauffage à l'eau chaude, qui étaient brisés, ont été enlevés et remplacés par des neufs.

(A moins de mention contraire, tous les travaux de réparations et d'améliorations en rapport avec les édifices publics de la province de la Saskatchewan ont été exécutés sous la surveillance de M. W. T. Mollard, commis des travaux, Regina.)

PROVINCE D'ALBERTA.

BASSANO.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'édifice décrit dans le rapport de 1915 a été parachevé.

Le 5 janvier 1916, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste. Les entrepreneurs sont la compagnie *Berlin Interior Hardwood.*

Des grilles en cuivre et des boîtes à clef ont été fournies pour l'installation intérieure du bureau de poste.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'édifice décrit dans le rapport de 1915 a été complété.

Le 16 mars 1914, on a passé un contrat pour l'installation d'un ascenseur électrique et trois monte-charge. Les entrepreneurs sont la compagnie *Turnbull Elevator Mfg.*, de Toronto.

Le 6 avril 1915, on a passé un contrat pour la construction et l'érection de l'installation intérieure de l'entrepôt de vérification. Les entrepreneurs sont la *Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.*, de Berlin, Ont.

Le 22 novembre 1915, on a passé un contrat pour la construction et l'érection de l'installation intérieure du bureau des colis postaux, envoyés aux douanes, dans l'entrepôt de vérification. Les entrepreneurs sont la *Riverside Lumber Co., Ltd.*

Les fils électriques ont été posés jusque dans la guérite au-dessus de la cage de l'ascenseur.

Un monte-charge pour les cendres a été fourni et installé.

Des abords en béton s'étendant jusqu'au passage des chevaux ont été construits jusqu'à la 11e avenue et la 1re rue ainsi qu'à l'entrée des voitures sur les côtés sud et est de l'édifice.

On a installé un appareil de sauvetage sur le côté nord de l'édifice, avec des plates-formes et des passages d'escaliers, du premier et du troisième étages, avec une échelle en forme de télescope se contre-balançant et atteignant le sol du premier étage.

Un tableau portant des inscriptions et énumérant toutes les chambres de l'édifice a été posé.

EDMONTON.

On a fourni et installé des commutateurs de contrôle pour le fonctionnement des ventilateurs électriques.

On a fourni des barres en acier cannulé et des tirants en acier pour renforcer l'ouvrage en brique sur lequel repose la chaudière et on a réparé cet ouvrage en brique.

On a cimenté le plancher et réparé la cheminée. Aucunes connexions pour les égouts n'ayant été installées, il a été nécessaire de pomper et d'enlever l'eau.

LETHBRIDGE.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

On a changé la disposition de l'installation intérieure du bureau de poste et fait d'autres changements, au premier étage, pour y installer les bureaux des douanes.

On a exécuté quelques légers changements au deuxième étage où se trouve le bureau des terres fédérales.

On a fourni une horloge et une cloche pour la tour, fabriquées par W. F. Evans & Sons. On a préparé la tour pour l'installation de la cloche et le mécanisme de l'horloge, et les ouvertures des cadrans ont été rendues imperméables.

Ou a posé d'autres lampes électriques et fait de l'ouvrage de charpenterie en rapport avec les cloisons.

VIEIL ÉDIFICE PUBLIC.

Le vieil édifice public a été occupé par le ministère de la Milice qui y tint une école pour les officiers; il sert actuellement d'hôpital militaire.

MEDICINE HAT.

ÉDIFICE PUBLIC. CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

L'ouvrage décrit dans le rapport de 1915 a été complété.

Le 29 juillet 1915, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste.

Les entrepreneurs sont la *Berlin Office and Fixture Co.*, Berlin, Ont.

On a fourni des grilles et des plaques en cuivre pour l'intérieur du bureau de poste.

On a fait les ouvrages suivants: on a changé certaines parties de l'installation, etc., des ouvrages additionnels en rapport avec l'intérieur du bureau de poste; on a enlevé le vieux calorifère, posé les connexions à la machine pour les épreuves du gaz et construit un pont sur la gouttière.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CUMBERLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé et renouvelé à plusieurs endroits. Les cabinets de toilette ont été réparés. On a fourni des crochets pour pendre les chapeaux et vêtements et réparé la fournaise et la serrure de la porte du bureau de poste.

DUNCAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nettoyé le passage de fumée de la fournaise et de la cheminée, couvert les tuyaux à l'eau chaude en asbeste, prolongé le tuyau de trop-plein du réservoir septique afin de le rendre plus hygiénique, réparé la couverture en tôle galvanisée du toit ainsi que les trois chambres de toilette.

GONZALES (COLLINE).

ÉDIFICE DE L'OBSERVATOIRE.

Le dôme, le plancher et les murs de la trappe du toit ont été peinturés. On a fourni et posé une porte double à la porte d'entrée principale. La trappe au-dessus du toit, a été couverte de nouveau à l'extérieur et plâtrée à l'intérieur, afin de la rendre étanche. On a nettoyé les conduits de fumée.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a foré le mur de pierre pour l'érection d'une rampe et on a peinturé le tout. On a réparé les chambres de toilette des dames et du gardien, fait des changements au tuyau d'eau principal, réparé la chambre de toilette et le lavabo, dans l'appartement de l'assistant-gardien, ainsi que celle dans le bureau du percepteur des douanes. On a peinturé, en renouvelant les inscriptions, les voitures en usage à la gare du chemin de fer, et réparé les fenêtres et les portes ainsi que les impostes; on a peinturé la cuisine et la chambre de toilette, dans les appartements du gardien. On s'est occupé de l'horloge de la tour que l'on a remontée pendant l'année.

PORT-ALBERNI.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nivelé le côté et l'arrière du terrain en le couvrant de gravier; on a construit un trottoir en béton, en avant et au côté de l'édifice. On a creusé un fossé pour empêcher l'eau de pénétrer dans le soubassement.

On a fourni une horloge pour la tour; on a charroyé l'horloge et ses accessoires du quai du Pacifique-Canadien. On a installé l'horloge. On a fourni et installé un appareil sur le tuyau principal pour réduire la pression de l'eau. On a posé et peinturé le comptoir du bureau des douanes. On a transporté le coffre-fort à la division des douanes et du télégraphe, à partir des bureaux loués jusqu'au nouvel édifice. On a enlevé les accessoires permanents et on les a emmagasinés dans le soubassement. On a peinturé à nouveau deux postes dans le bureau des douanes. On a posé un recepteur aux lettres. On a posé des fils électriques et fixé cinq lampes.

SAANICH (MONTAGNE).

ÉDIFICE DE L'OBSERVATOIRE.

Un contrat a été passé entre le ministère et la *British Columbia Electric Railway Co.,* dans lequel cette compagnie s'engageait à poser un fil de transmission, à partir de leur ligne qui passe à l'observatoire, au prix de $2,000, devant être payés par le ministère. Le fil a été posé et le montant a été payé.

Le ministère a fait l'acquisition d'une source, ayant une capacité de quatre gallons et demi par minute, qui se trouvait sur la propriété de la *British Columbia Electric Railway Co.* La source a été entourée en béton de ciment et couverte avec un couvercle en bois. On a posé des tuyaux galvanisés de 3 pouces, à partir de cette source jusqu'à une citerne en béton capable de contenir......gallons; cette citerne est couverte avec du lambrissage embouveté, posé à double rang, et supporté par des solives, de 4 pouces par 4 pouces, placées à 24 pouces de distance, d'axe en axe. On a construit, tout près, une bâtisse pour les pompes, avec charpente en bois, lambrissée en dedans et en dehors; avec des lambris à déclin, en dehors, et des lambris aux joints en forme de V, en dedans; le plancher est en béton de ciment et les murs sont construits avec des colombages de 2 x 4 pouces, espacés de 24 pouces, d'axe en axe. Le toit est de construction semblable, couvert avec des planches de 1 pouce et des bardeaux en bois posés de manière à exposer un bout de 4½ pouces, avec une épaisseur de feutre goudronné, de 12 onces, entre les planches et les bardeaux. On a posé une porte à quatre panneaux, sur chaque côté, et deux fenêtres sur un côté. Le tout a été peinturé de trois couches, en dedans et en dehors. On a fourni un moteur électrique de dix chevaux-vapeur. On a foré un puits de 95 pieds de profondeur, vingt-cinq pieds dans la terre et soixante-dix pieds dans le roc; ce puits a une capacité de trois gallons par minute. Les tuyaux ont été prolongés jusqu'au réservoir auquel ils ont été raccordés. On a posé à certains endroits sur le tuyau des valves d'admission.

On a passé un contrat, le 24 juin 1915, pour la construction de l'édifice de l'observatoire; la dimension est de 66 pieds de diamètre. Les murs de fondation et les deux gros piliers avec des arches entre sont en béton de ciment. Les murs sont en colonnes d'acier, jointes au moyen de poutres en acier et lambrissées, en dedans et en dehors, avec du métal "Toucan". Les colonnes et les poutres et une partie du lambrissage sont placées à l'extérieur et l'on est à poser le dôme actuellement. Les plans et le devis ont été préparés par le ministère; C. M. Topp est le commis des travaux. Pour l'ouvrage des fondations et la structure en acier jusqu'à la base du dôme, les entrepreneurs sont la *McAlpine Robertson Construction Co.* Pour le dôme, les entrepreneurs sont la *Warner and Swasey Co.,* de Cleveland, Ohio.

RÉSIDENCE DE L'ASTRONOME OFFICIEL.

Le 25 septembre 1915, on a passé un contrat pour la construction d'un chalet, d'environ quarante pieds par quarante pieds, construit sur des murs en béton et couvert à l'extérieur avec du lambris à déclin, sur une partie de la hauteur et avec des bardeaux, sur le reste de la hauteur. Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée et

un premier étage; le soubassement est en béton de ciment et contient la fournaise de chauffage, le combustible, les magasins, etc. Les plans et les devis ont été préparés par le ministère. Commis des travaux, C. M. Topp; entrepreneurs, Parker et Grace, Victoria, C.-B.

UNION-BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a creusé le puits jusqu'à une profondeur de 25 pieds.

VANCOUVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Réparations et renouvellements: on a réparé la clochette d'appel dans le bureau du maître de poste, et le plancher du monte-charge. On a posé une porte à l'entrée de la porte de l'ascenseur, ajusté les freins à l'ascenseur, réparé l'armoire-montante et les monte-charges.

On a posé dans le bureau du percepteur des douanes et dans la longue chambre d'autres lumières électriques avec commutateurs, ainsi qu'un commutateur pendant dans le bureau du surintendant des édifices. On a ajusté l'horloge du bureau et fourni de nouvelles batteries. On a réparé le plancher du bureau d'expédition et le plancher en ciment du quatrième étage. On a enlevé le ciment brisé à l'entrée pour les voitures de livraison et on en a posé du nouveau. Les trottoirs ont été réparés ainsi que les prisme en verre. On a réparé l'échelle et la rampe conduisant à la tour de l'horloge, et prolongé les tablettes dans le bureau du télégraphe. On a foré les murs et posé, par tout l'édifice, des appareils de sauvetage. On a réparé le réservoir qui coulait et l'horloge dans le bureau des douanes. On a renouvelé des vitres dans la fenêtre du bureau du surintendant des édifices. On a réparé un châssis et posé des vitres dans la fenêtre au bureau des lettres en rebut. On a réparé les portes qui se fermaient difficilement et fait des inscriptions pour le bureau d'expédition. On a réparé et posé à nouveau les stores du bureau des archives des douanes, On a réparé les armoires et les tablettes dans le bureau d'expédition, ainsi que la glissoire pour les colis dans le bureau de triage. On a cherché et réparé les fentes et les défectuosités dans le tuyau d'eau principal de l'édifice. Le bassin d'écoulement, sous le plancher du soubassement, a été enlevé et on a changé la direction du tuyau de renvoi allant aux drains principaux. On a construit une cloison pour former un magasin, dans le bureau de poste, et renouvelé le panneau en verre dans le bureau du maître de poste. On a réparé les guichets, au premier étage du bureau de poste, ainsi que les portes, les serrures et les pentures de la chambre de toilette pour les hommes. On a réparé le guichet dans le bureau général, qui s'ouvrait difficilement, ainsi qu'un châssis dans la longue chambre et des fenêtres dans différentes parties de l'édifice. On a fourni et posé une serrure dans le bureau du service de la poste par chemin de fer. On a réparé les casiers dans le bureau de poste et dans le bureau d'expédition ainsi que l'armoire pour le compteur dans le bureau d'expédition. On a réparé les câbles de l'ascenseur et posé des liens dans le bureau général. On a nettoyé et reposé 379 verges de tapis Wilton, dans le bureau du revenu de l'Intérieur. On a ajusté la serrure à combinaison et le coffre-fort, dans la longue chambre des douanes. On a posé des inscriptions sur deux boîtes du service des malles par chemin de fer. On a posé sur la porte l'inscription suivante: " Collector of Customs and Registration of Shipping ". On a fourni des enseignes et des inscriptions pour l'étage principal et réparé la glissoire pour les journaux. On a érigé une cloison pour renfermer le monte-charge pour les malles, au rez-de-chaussée, et réparé la cage du monte-charge. On a aussi réparé les râteliers pour les chapeaux et vêtements, à l'étage principal du bureau de poste.

ÉDIFICE DU VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a réparé un joint qui coulait dans la chambre de toilette, le réservoir et la chambre de toilette du troisième étage, les boyaux pour le feu, et les tuyaux de chauffage qui coulaient. On a reposé les grilles dans le réchaud à réservoir, nettoyé les drains, dans le passage d'en arrière, fourni et installé des extincteurs. On a réparé le robinet et le compteur dans le bureau des épreuves du revenu de l'intérieur. On a fourni et posé des valves à l'air nickelées sur les radiateurs et réparé les robinets dans la division du gaz et de l'électricité du revenu de l'intérieur. Les plaques à inscriptions pour le bureau du gaz et de l'électricité, du revenu de l'intérieur, ont été posées à la porte d'entrée. On a réparé la porte et la serrure du bureau du commissaire du havre et les fenêtres qui s'ouvraient difficilement. On a percé des ouvertures pour des portes et pendu celles-ci; on a divisé des armoires en deux pour les placer dans le bureau du commissaire du havre. On a réparé la valve du réservoir qui était usée, les accessoires dans le bureau des essais, les tuyaux d'alimentation, dans la chambre de toilette, et les accessoires de la valve du réservoir, dans la chambre des chaudières. Le toit principal et la couverture en pente ont été réparés. Les lanternes du toit, en arrière, ont été couvertes en planches afin de les protéger contre la neige. On a enlevé la neige sur le toit, et la glace et les saletés dans les gouttières.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Réparations et renouvellements: on a réparé les calorifères du plafond; on a foré les plafonds en ciment pour le posage des suspensoirs additionnels; on a réparé la plaque de support dans les poutres de l'ascenseur, le plancher en ciment, un tuyau fendu, le puits de l'ascenseur et le commutateur de la cabine. On a fourni et posé des extincteurs pour le feu, par tout l'édifice. On a nettoyé les égouts, réparé le cabinet d'aisance du soubassement, l'évier d'égout et le bassin, au deuxième et troisième étages. On a percé le marbre autour des valves d'arrêt et reposé le panneau. On a érigé un mât de pavillon, réparé le drapeau et renouvelé les vitres de trois châssis. On a réparé des portes qui s'ouvraient difficilement, posé des châssis, réparé les serrures et les boutons des portes, construit et installé trois armoire. On a réparé les trucks et la chaudière à l'eau chaude.

STATION POSTALE "A" (GARE DU PACIFIQUE-CANADIEN).

On a changé les fils électriques pour les commutateurs et les lustres. On a enlevé la fenêtre à meneau et l'ouvrage en brique. On a posé un cadre de porte et pendu une partie des doubles-portes. On a construit une cloison en planchettes et posé des tablettes; on a construit et posé des casiers en planchettes, sur le plancher, pour les sacs de malle.

STATION POSTALE "B".—249, RUE HASTINGS.

On a réparé la plomberie dans la division des aliments purs; on a peinturé et renouvelé les lettres du tableau indicateur. On a aménagé les laboratoires du bureau du revenu de l'intérieur. On a posé d'autres tablettes, percé le plafond et le toit pour l'installation du ventilateur, fait une armoire des portes à coulisses, un cabinet de 23 tiroirs, une armoire, des tables, une table à dessin et construit des cloisons et des portes. On a blanchi les murs, peinturé et verni la boiserie. On a aménagé le magasin, dans le soubassement. On a fourni et posé trois éviers avec toutes les connexions nécessaires. On a fourni et posé cinq gouttières sur les tables avec des tuyaux de renvoi et de défécation. On a enlevé trois radiateurs pour les poser dans des positions différentes. On a posé dans le soubassement un tuyau d'alimentation à partir du conduit principal de gaz de la compagnie avec des embranchements allant à divers endroits. On a fourni

et installé des extincteurs pour le feu par tout l'édifice et posé des tablettes dans le bureau de l'inspecteur des fruits. On a remplacé le bassin défectueux du cabinet d'aisance par un neuf; des portes et des fenêtres, qui s'ouvraient difficilement ont été réparées.

STATION POSTALE "C".—15ÈME AVENUE ET RUE MAIN.

On a posé une serrure sur la porte. On a érigé des tables à tirage, des râteliers pour les sacs et des casiers. On a fourni des extincteurs pour le feu et on les a installés par tout l'édifice. On a fourni et installé une horloge dans la tour. On a construit une cloison et plusieurs chambres pour les appartements du gardien, au troisième étage.

Meubles: on a fourni des stores pour les diverses fenêtres, 48 paires de consoles, un pupitre plat, une chaise oscillante, deux hauts tabourets et une table à timbrer; le tout a été fourni au bureau de poste.

La construction de cet édifice, décrite dans le rapport de 1915, est terminée. Le 29 novembre 1915, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste et on est actuellement à faire cet ouvrage.

Les entrepreneurs sont la *Berlin Office and Fixture Co.*, Berlin, Ont.

BÂTISSE DE DÉTENTION POUR LES IMMIGRÉS.

Cet édifice a été décrit dans les rapports de 1914 et 1915; il est maintenant parachevé et occupé. On a fourni et posé un poêle *Vulcan* ainsi que des tuyaux en "T" spéciaux, en forme d'ovale. On a réparé les moteurs de l'ascenseur, renouvelé les gouttières endommagées par une lourde tempête de neige et la gelée, et rempli l'espace derrière les tuyaux de descente avec du mortier de ciment. On a fourni et posé des grilles en fer forgé dans la salle des déportés, ainsi que des grilles en fer forgé pour les réchauds de la salle de bagage. On a fourni et posé quatorze serrures aux portes de la chambre des détenus. On a fourni un poêle à cuisine chinois. On a fourni et posé six serrures sur l'armoire-montante pour qu'il soit impossible de s'échapper par cette issue. On a enlevé la neige du toit, réparé les plaques d'ardoise, peinturé et réparé plusieurs inscriptions. On a fourni et installé seize extincteurs pour le feu dans les endroits convenables de l'édifice. On a fourni et posé quatre grilles en fer forgé et une barrière pliante, ainsi qu'une grille avec pentures, sur un cadre, et trois grilles à coulisses aux fenêtres s'ouvrant sur les appareils de sauvetage. On a fourni et posé dix grilles pour les fenêtres de l'extrémité, ainsi qu'une valve de réduction sur le conduit d'eau principal. On a installé un système à l'huile, y compris un réservoir avec un tuyau reliant celui-ci avec les réservoirs d'huile de la *Imperial Co.*

VICTORIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Réparations et renouvellements: on a réparé les ressorts des pentures de plusieurs portes et fourni et posé de nouvelles pentures, ainsi que de nouvelles chaînes en cuivre pour les châssis. On a réparé le réservoir de la chambre de toilette, le coupe-circuit à marteau de l'ascenseur et fourni une nouvelle bobine. On a réparé le réservoir d'eau qui coulait et la clochette d'appel de l'ascenseur à passagers. On a enlevé un des bassins dans la vieille partie de l'édifice et réparé les robinets. On a fourni et installé deux nouveaux ferme-portes. On a posé des rails pour le truck allant dans la voûte du bureau de poste. On a fourni et posé des extincteurs dans les endroits convenables de l'édifice. On a réparé les serrures des boîtes et tiroirs du bureau de poste et fourni des clefs; on a aussi fourni et posé des serrures et des clefs dans divers bureaux de l'édifice, là où c'était nécessaire. On a érigé des cloisons et des râteliers dans le bureau

de poste pour les journaux et les revues; cet ouvrage consiste en des cloisons à joints en forme de V, de neuf pieds de hauteur, et trois rangs de casiers avec un guichet dans le vestibule afin de servir le public sans entrer à l'étage principal pour les journaux, les colis, etc. On a posé, au premier étage de la division des douanes, de nouveaux accessoires pour les colis des douanes et de messagerie; ces accessoires sont de fabrique la plus moderne. Les râteliers sont partout en merisier avec le dos en fort fil de fer; les allées entre les râteliers sont couvertes avec des mêmes matériaux. Des portes sont placées à chaque extrémité de l'allée et la lumière électrique est posée dans des conduits au-dessus. La cloison est en chêne d'un magnifique patron, avec des guichets, placés à intervalles, pour toutes les divisions. On a construit deux séries de casiers, une pour les douanes et l'autre pour la division des colis de messagerie. On a posé des lampes à applique avec des conduits en plomb à chaque guichet et à chaque série. On a construit un vestibule spacieux, pour le public, muni de pupitres. Le vieux plancher en bois du vestibule public, au rez-de-chaussée, a été enlevé et on a posé un plancher en tuile moderne avec une bordure tout autour. Un plancher neuf en bois dur a été posé dans la vieille partie du bureau de poste. On a agrandi le bureau du vendeur des timbres dans le vestibule. Le bureau de télégraphe, qui occupait l'espace dans le vestibule de l'entrée principale, a été transporté dans l'édifice du vieux bureau de poste.

Le bureau du surintendant de district et les magasins ont été installés dans l'édifice du vieux bureau de poste. On a posé des tubes additionnels plus légers afin de permettre aux nettoyeurs de monter avec eux dans des échelles pour nettoyer les hauts plafonds au moyen d'un balai aspirateur.

Les accessoires posés temporairement dans les bureaux loués, dans l'édifice Belmont, et occupés par le bureau des colis des douanes et de messagerie, ont été enlevés et emmagasinés dans le soubassement de l'édifice public en cas qu'on en ait besoin ailleurs.

On a fourni et posé d'autres lumières électriques, à l'étage principal du bureau de poste, pour le triage et l'expédition des malles, la division des journaux, la salle des colis et pour les bureaux des lettres recommandées et des mandats de poste.

On a fourni et posé des tablettes dans le bureau des archives des douanes; une boîte de documents a été réparée et changée. On a fourni et posé des tablettes dans les bureaux de l'examinateur, aux douanes. La cage du caissier, dans la longue chambre, a été changée. On a installé un service électrique à courant triphasé. Des nouveaux conduits électriques ont été posés pour la machine à étamper du bureau de poste. La cloison du bureau de poste, dans le vestibule public, a été reculée afin de donner plus d'espace pour les récepteurs publics et les guichets ont été disposés différemment. A cause de tempêtes de neige exceptionnellement fortes, dans les mois de janvier et de février, on a dû enlever par intervalle la neige du toit de l'édifice.

Le prolongement de l'édifice public qui était en voie de construction en 1914-15-16, est maintenant parachevé et constitue un édifice magnifiquement aménagé pour le service public.

VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a posé des serrures de nuit sur les portes de la division radiotélégraphique du service naval et exécuté diverses réparations à la charpenterie. La pente du toit, en arrière de l'édifice, qui coulait a été réparée. On a fourni et installé un bassin émaillé et chargé le tuyau de renvoi de l'évier et du bassin afin d'obtenir un meilleur système de drainage.

On a enlevé la neige du toit, renouvelé la vitre de l'atelier du photographe qui avait été brisée par la neige et réparé la partie en bois de la lanterne du toit.

Un des magasins de l'édifice est devenu vacant et on l'a converti, en le changeant et l'aménageant autrement, en un bureau de télégraphe, un bureau pour le surintendant de district et un magasin pour les batteries, avec des espaces et des pupitres en avant des comptoirs, pour l'usage du public. Les murs ont été peinturés et tapissés;

des inscriptions ont été peinturées sur les murs, les fenêtres, etc. Ce bureau est maintenant des plus modernes.

HÔPITAL D'IMMIGRATION ET DE DÉTENTION.

Les tuyaux et le brasier dans l'appareil de chauffage ont été réparés et la chaudière a été couverte en asbeste. On a réparé la chambre de toilette et les robinets ont été réparés. On a fourni et posé des moustiquaires à la porte et à quatre fenêtres. On a réparé une penture à ressort et des ferme-porte.

VIEIL ÉDIFICE DES DOUANES.

On a réparé des serrures, des portes, des ressorts et des poignées, ainsi que des fenêtres et des portes qui s'ouvraient difficilement. On a posé une porte sous l'escalier afin de faire une armoire; on a posé une serrure. On a nettoyé quatre conduits de fumée, réparé la fournaise et les calorifères, ainsi que la chambre de toilette et les robinets. On a posé des fils électriques pour installer un coupe-circuit.

Une violente tempête de neige et la gelée ont endommagé le tuyau de renvoi et le tuyau en fonte; ces tuyaux ont été réparés.

WILLIAM-HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

On a fourni et posé une fenêtre à meneaux ayant 30 vitres, dans la résidence du surintendant. Deux cylindres doubles pour une machine à quatre cylindres ont été installés, avec des valves et des ressorts. On a fourni quatre pistons complets pour cette machine. On a fourni et posé deux lanternes de toit sur la résidence du surintendant.

On a fourni et installé un bain en fonte émaillée, avec les connexions pour l'eau froide et l'au chaude, dans l'édifice de l'hôpital des contagieux. On a construit et installé une cuisine chinoise, avec deux bouilloires à vepeur pour faire cuire le riz, d'une capacité de 50 gallons, et munies de valves d'échappement et de sûreté en bronze; il y a aussi deux fournaux à compartiments, en acier forgé, disposés un sur l'autre; chaque compartiment est muni de portes en fonte, imperméables à la vapeur, des appareils de fermeture à sûreté, des plateaux à légumes perforés, avec des valves d'échappement et de sûreté en bronze. L'édifice a des murs et des planchers en béton et un toit en ardoise. On a construit quatre cabinets d'aisance en béton, avec le toit en ardoise; ces cabinets sont munis de réservoirs de chasse automatique en porcelaine, avec un système d'eau raccordé à un égout allant à la mer, à l'eau basse.

(A moins de mention contraire, tous les travaux de réparations et d'améliorations en rapport avec les édifices publics de la province de la Colombie-Britannique ont été exécutés sous la surveillance de M. Wm. Henderson, architecte résidant, Victoria, C.-B.).

ÉTAT DES BAUX

DES

ÉDIFICES ET TERRAINS OCCUPÉS PAR LE GOUVERNEMENT

ET

PAYÉS PAR LE MINISTÈR DES RAVAU PUBLICS

PAR

J. G. TAYLOR

Bureau de l'Architecte-en-chef,
Ottawa, 22 juillet 1916.

M. E. L. Horwood,
Architecte en chef, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—Veuillez trouver ci-inclus un état détaillé des édifices et des terrains loués par le ministère des Travaux publics, ainsi qu'un index alphabétique des noms des bailleurs.

La liste démontre qu'il y a 279 locations, c'est-à-dire 10 de moins que l'année dernière, et que le montant total payé pour ces divers loyers est de $624,649.46 par année, soit une diminution de $22,032.45, comparé avec les comptes de l'année dernière.

——	Payé cette année.	Dim. depuis l'année dernière.	Aug. depuis l'année dernière.
A Calgary	$ 36,937 30	$ 3,464 85	
" Ottawa	411,847 92		$11,478 71
" Montréal	28,937 08	18,363 34	
" Québec	6,687 50	2,152 50	
" Saskatoon	9,640 20	4,503 00	
" Toronto	26,884 93		9,439 93
" Vancouver	12,108 63	2,041 09	
" Winnipeg	17,895 16	115 00	
Aux autres endroits	73,710 74	12,311 40	
Total	$624 649 46		
		$42,941 09	$20,918 64

Diminution totale, telle que mentionnée plus haut $22,032 45

Bien à vous,

J. G. TAYLOR.

INDEX ALPHABETIQUE DES NOMS DES BAILLEURS.

Chemin de fer Pacifique-Canadien	Calgary, Alta	22
“ “	Kerrobert, Sask	68
“ “	Montréal, P.Q	89
“ “	Nominingue, P.Q	100
“ “	North-Portal, Sask	102
“ “	Vancouver, C.-B	248
“ “	“	247
“ “	“	246
“ “	Victoria, C.-B	255
“ “	Wilkie, Sask	263
“ “	Winnipeg, Man	273
Capital Storage Co., Ltd	Ottawa	126
“ “	“	127
Carling, Mme Eva C	“	128
Chatelaine, Alexandre	L'Orignal,, Ont	78
Clark, E. W	Ottawa	129
Cliche, Odilon	Saint-Joseph de Beauce, P.Q	208
Compton, village de	Compton, P.Q	36
Confederation Life Association	Toronto, Ont	231
Cooper, C. W. & W. A	Winnipeg, Man	274
Costello, Mlle E	Calgary, Alta	23
Delorme, succession de Siméon	Montréal, P.Q	91
Dennis Realty Corporation	Halifax, N.-E	52
“ “ “	“	53
“ “ “	“	54
“ “ “	“	51
Dionne, Thos	Cacouna, P.Q	15
Dominion Coal Co	Glace-Bay, C.-B	45
Dominion Fish & Fruit, Ltd	Québec, P.Q	182
Dorchester Realties, Ltd	Montréal, P.Q	92
“ “	“	93
Duford & Charleson	Ottawa	130
Eastern Canada Savings & Loan Co	Halifax, N.-E	55
Eaton Co., Ltd., T	Toronto, Ont	232
Entwhistle, village de	Entwhistle, Alta	42
Finnie, D. M. et Morris, W. D	Ottawa	131
Fish, Co., I. C	Big-River	11
Fletcher, J. et McLean, A. S	Grande-Prairie, Alta	47
Fortier, T. H. H	Annapolis-Royal, N.-E	2
Foster, Dr A. L	Ottawa	132
Fraser Bros. et McRoberts	Pincher-Creek, Alta	173
Fredericks, Chas. W	Peace-River-Crossing, Alta	171
Galbraith, Archibald	Swift-Current, Sask	224
Garland, John J	Portage-la-Prairie, Man	174
Garland, Son & Co., John M	Ottawa	133
Gaudry, L. H	Québec, P.Q	183
Geddes & Sheffield, agents pour Geo. B. Ryan, *et al*	Calgary, Alta	24
George & Stewart	Peace-River-Crossing, Alta	172
Germain, Mme M. M	Québec, P.Q	184
Giroux, J. O	Grouard, Alta	49
Gouverneur et Compagnie "Adventurers of England" faisant la traite à la Baie-d'Hudson	Athabaska, Alta	5
Graham, G. A. et Horne, J. T	Fort-William, Ont	44
Grand-Tronc, chemin de fer	Berlin, Ont	10
“ “	Toronto, Ont	234
“ “	“	235
“ “	“	233
“ “	Victoriaville, P.Q	257
Grand-Tronc-Pacifique	Prince-Rupert, C.-B	170
Grand Trunk Pacific Development Co	Unity, Sask	243
“ “ “	Viking, Alta	258
Grand Trunk Pacific Town and Development Co., Ltd	Wainwright, Alta	261
Green, Mary C	Rocky-Mountain, Alta	198
Hamilton, ville de	Hamilton, Ont	57
Hamilton, Mme Robert	Vancouver	250
“ “	“	251
Hanna, J. E	Ottawa	135
Heintzmann Co	Windsor, Ont	264
Herald Building Co., Ltd	Prince-Albert, Sask	175
Herchemer Committee, Helen	Kingston, Ont	70
Hills, Jas	Alberni, C.-B	1
Hope, James	Ottawa	37
Hope & Son, James	“	36
Huckvale, Walter et Hooper, S. T	Medicine-Hat, Alta	82

Imperial Canadian Trust Co.	Saskatoon, Sask.	216
" " "	"	215
" " "	"	214
Imperial Realty Co., Ltd.	Ottawa.	138
Independent Securities, Ltd.	Kamloops, C.-B.	66
" "	"	67
" "	"	65
Inland Express Co., Ltd.	Ashcroft, C.-B.	4
L'Intercolonial, chemin de fer.	Hampton, N.-B.	59
Irvine & Co., J. A.	Calgary, Alta.	25
Jack, John.	Québec, P.Q.	185
Jakes, Geo. L.	Merrickville, Ont.	84
Jackson, Clark & Johns.	Cobourg, Ont.	35
Jacobs, J. A.	Cobalt, Ont.	34
Jarman, Frank.	Ottawa.	139
Johnson, David.	St-Stephen, N.-B.	210
Journal Printing Co., Ltd.	Ottawa.	140
" " "	"	141
" " "	"	142
Suc. des Chevaliers de Colomb, 1001.	Trois-Rivières, P.Q.	229
Labelle, Patrick.	Ottawa.	145
"	"	146
La Compagnie Artistique et Financière d'Asbestos, Ltée.	Asbestos, P.Q.	3
Lamb, J. B. et W. A.	Ottawa.	147
Larochelle, Alfred.	Black-Lake, P.Q.	12
Lavallée, J. H.	Saint-Félix de Valois, P.Q.	201
Lavoie, Mme Odile, veuve J. O. Normand.	Maisonneuve, P.Q.	79
Le Comptoir Mobilier Franco-Canadien.	Montréal, P.Q.	90
Leduc, J. Lionel.	Beauharnois, P.Q.	8
Lévesque, Etienne.	Mont-Joli, P.Q.	85
" Thos. J.	Clair, N.-B.	33
Lyall & Sons Construction Co., Ltd., P.	Longue-Pointe, P.Q.	77
McConnell, Wm.	Lansdowne, Ont.	74
McDermott, A. J. C.	Victoria, C.-B.	256
McEvoy, Ed.	Hudson-Bay-Junction, Sask.	60
McFarlane, Wm.	Transcona, Man.	241
McKenzie & Mann.	Gravelbourg, Man.	48
McKenzie, Mann Co., Ltd.	Wadena, Sask.	260
McLennan, J. S.	Sydney, N.-E.	227
"	"	226
McMillan, Andrew et Costain, Wm.	Toronto, Ont.	236
McNeill & Stewart.	Ottawa.	150
Major, A. J.	"	151
Martin & Co., W. H.	"	152
Mathewson, Mme C.	Kingston, Ont.	71
Melita Lodge No. 120, I.O.O.F.	Melita, Man.	83
Moisan, Mme P. L.	Saint-Georges de Beauce, P.Q.	202
Molson, banque.	Ottawa.	155
Montréal, ville de.	Montréal, P.Q.	94
" "	"	95
Moosejaw, ville de.	Moosejaw, Sask.	98
Mullin, Alexander.	Toronto.	237
Nesbitt, Sam.	Brighton, Ont.	14
New Brunswick Telephone Co.	St-John, N.-B.	207
" "	Fairville, N.-B.	43
Newton, Fred. Young.	Roblin, Man.	197
Nichols, Geo. E. E. et Lynch, M. Edith L.	Digby, N.-E.	38
Northern British Columbia Development Co.	Prince-Rupert, C.-B.	179
" " "	"	178
Assoçiation des voyageurs de com. du N.-O.	Calgary, Alta.	26
Notre Dame Investment Co.	Winnipeg, Man.	275
O'Connor Bros.	Huntingdon, P.Q.	61
Osment, Mme Loretta A.	Indian-Head, Sask.	62
Ostell, J. Thomas.	Montréal, P.Q.	96
Ottawa Building Co.	Ottawa.	156
"	"	157
" Ltd.	"	158
Ottawa Investment Co., Ltd.	"	159
Ottawa Masonic Temple Co., Ltd.	"	153
" " " "	"	154
Ottawa Terminals Railway Co.	"	160
Page Printing & Binding Co.	Sherbrooke, P.Q.	219
Paris, Mme O.	Québec, P.Q.	186
Parsons, L. C.	Maple-Creek, Sask.	80
Patterson, J. O.	Grande-Prairie, Alta.	46
Pearson, Mme E. A.	Ottawa.	161

Pelletier, Jos	Edmundston, N.-B	41
Perrin, Hector	Verdun, P.Q	253
Pheasey, Geo. et Batson, Chas. C	Edmonton, Alta	40
Polly, Thos. J	Kingston, Ont	72
Préville, Mme Jos. Louis	Joliette, P.Q	64
Prud'homme, T	Montréal, P.Q	97
Quebec Buildings, Ltd	Ottawa	162
Quebec-Central, chemin de fer	Sherbrooke, P.Q	220
Quebec Railway Light, Heat and Power Co	Québec, P.Q	187
Rea Co., Ltd., A. E	Ottawa	163
Révillon Bros	Athabaska, Alta	6
Rice, Thos. C	Weymouth, N.-E	262
Rideau Club	Ottawa	164
Ridgetown, ville de	Ridgetown, Ont	196
Robb, J., gérant de la Banque de Hamilton	Salmon-Arm, C.-B	211
Robinson, Hiram	Ottawa	165
Roblin, sir R. P	Winnipeg, Man	276
Rosin House Hotel Co	Toronto, Ont	238
Rossborough, R. S., exécuteur succession Dr Jas. Walker	Halifax, N.-E	56
Rothwell, Benjamin E	Swan-River, Man	223
Royal Bank of Canada	Charlottetown, I.-P.-E	32
" " "	Ottawa	166
" " "	"	167
Sainte-Anne de Bellevue, municipalité de	Sainte-Anne de Bellevue	199
Saint-Eustache, village de	Saint-Eustache, P.Q	200
Saint-Jean, ville de	Saint-Jean, N.-B	204
"	"	206
"	"	205
Sainte-Rose, P.Q., village de	Sainte-Rose, P.Q	209
Shewan, A. P	Indian-Head, Sask	63
Shoal Lake, ville de	Shoal-Lake, Man	221
Simpson Co., Ltd., Robt	Regina, Sask	190
" "	Toronto, Ont	239
Sinclair, Wm	Le-Pas, Man	75
Slater, succession	Ottawa	168
Slater, Robt. Nicholas	"	169
Southham, William Jas	Calgary, Alta	27
Stewart, Wm	Grouard, Alta	50
Stroud, W. R	Ottawa	170
Swales, Clara Jane	Hamilton, Ont	58
Tardivel, J. Paul	Québec, P.Q	188
Thomas, R. C	Calgary, Alta	28
"	"	29
"	"	30
"	"	31
Thompson, Chester	Saskatoon, Sask	217
Toronto Terminals Ry. Co	Toronto, Ont	240
Tremblay, Dame Gubladine	Lacolle, P.Q	73
Trois-Pistoles, ville de	Trois-Pistoles, P.Q	242
Turcotte, J. Baptiste	Saint-Jean-de-Matha, P.Q	203
Two Macs, Ltd	Ottawa	149
"	"	148
Union Bank	Winnipeg, Man	279
Vancouver, ville de	Vancouver, C.-B	249
Virden, district scolaire de	Virden, Man	259
Westman Agency, Ltd., J. A	Regina, Sask	191
" " "	"	192
White, Mme Margaret	Québec, P.Q	189
Wilson Bros	Saskatoon, Sask	218
Winch & Co., Ltd., R. V	Vancouver, C.-B	252
Winnipeg Joint Terminals	Winnipeg, Man	278
Wylie, D. J	Maple-Creek, Sask	225
Yager, Jas. A	Swift-Current, Sask	225
Young Mens' Christian Association	North-Sydney, N.-E	103

BAUX

N° 1.—Alberni, C.-B. . . . . Partie de l'édifice érigé sur l'emplacement n° 1, section 11, dans la ville d'Alberni, C.-B.
Occupée par. . . . . Bureau de poste.
Bailleurs. . . . . James Hills.
Expiration du bail. . . . . . 1er avril 1918.
Loyer. . . . . $180 par année; $100 par le maître de poste et $80 par le gouvernement.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes d'eau.

N° 2.—Annapolis Royal, N.-E. . . . . Deux chambres au rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur, rue Saint-Georges.
Occupées par. . . . . Inspecteur de la Société d'immigration des enfants britanniques et des agences d'immigration des Provinces maritimes.
Bailleur. . . . . T. H. H. Fortier.
Expiration du bail. . . . . . 1er septembre 1917.
Loyer. . . . . $15 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 3.—Asbestos, P.Q. . . . . Une chambre sur le côté sud-est de l'édifice du bailleur, de 20 pieds x 22 pieds.
Occupée par. . . . . Bureau de poste.
Bailleur. . . . . La Compagnie Financière et Artistique d'Asbestos, Ltée.
Expiration du bail. . . . . . D'année en année. Le locataire a le privilège de terminer son bail à la fin d'aucune année en donnant un avis le ou avant le 5 janvier.
Loyer. . . . . $300, dont $200 par le gouvernement et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige.

N° 4.—Ashcroft, C.-B. . . . . Chambre d'emmagasinage dans l'édifice appartenant à James Haddock, Ashcroft, C.-B.
Occupée comme . . . . Chambre d'emmagasinage des malles.
Bailleur. . . . . Inland Express Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . Mensuellement. C'est une sous-location.
Loyer. . . . . $25 par mois.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 5.—Athabaska, Alta. . . . . Un lopin de terrain en face de la rivière Athabaska, de 100 x 150 pieds.
Occupé par. . . . . La salle des immigrés.
Bailleurs. . . . . Le Gouverneur et la compagnie "Adventurers of England" faisant commerce dans la Baie-d'Hudson.
Expiration du bail. . . . . . 1er juin 1918.
Loyer. . . . . $1 par année.
Les bailleurs ont stipulé qu'on ne ferait pas la coupe du bois.

N° 6.—Athabaska, Alta. . . . . Espace dans l'entrepôt.
Occupé par. . . . . L'emmagasinage des malles du bureau de poste.
Bailleurs. . . . . Révillon Frères.
Expiration du bail. . . . . . Après un mois d'avis.
Loyer. . . . . $5 par mois.

N° 7.—Battleford. . . . . Emplacements 41 et 42 au sud la 24me rue, à l'ouest de Central Avenue.
Occupés par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . La ville de Battleford.
Expiration du bail. . . . . . 29 avril 1919.
Loyer. . . . . Le montant des taxes municipales.

N° 8.—Beauharnois.. .. .. Deux chambres et une chambre de toilette sur le côté ouest de la maison du bailleur, située à l'angle sud-est des rues Ellice et Brown.
Occupées comme.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J. Lionel Leduc.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $350 par année. Le ministère des Travaux publics en paie $225 et le ministère des Postes $125.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'arrosage de la rue, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige.

N° 9.—Berlin, Ont.. .. .. Chambre d'emmagasinage dans l'édifice du patinoir et de l'Auditorium sur la rue Queen, sud, avec l'usage du soubassement—840 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. Entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. Berlin Rink & Auditorium Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 février 1918.
Loyer.. .. .. $55 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes (sauf l'eau).
Le locataire paiera au bailleur $17.50 par quartier pour le chauffage.

N° 10.—Berlin, Ont.. .. .. Une partie de l'édifice de la gare, ayant une superficie de 138 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. Le bureau de triage et timbrage des lettres et des objets de correspondance expédiés par la poste à la gare de Berlin, etc.
Bailleur.. .. .. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement depuis le 1er avril 1914.
Loyer.. .. .. $50 par année.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 11.—Big River.. .. ..
Occupé par.. .. .. Les officiers du ministère de l'Intérieur, à Sturgeon-River et Big-River, bureau de la réserve forestière.
Bailleur.. .. .. I. C. Fish Co.
Loyer.. .. .. $10 par mois.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement depuis le 3 mai 1915.

N° 12.—Black-Lake, P.Q.. .. .. Une partie de la maison appartenant au bailleur, ayant 22 x 26 pieds, sur le côté nord-ouest de la rue Notre-Dame.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Alfred Larochelle.
Expiration du bail.. .. .. .. D'année en année.
Loyer.. .. .. $300 par année, dont $150 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige du toit.

N° 13.—Blenheim, Ont.. .. .. Une partie de l'édifice municipal.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. La ville de Blenheim.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement.
Loyer.. .. .. $350 par année, dont $200 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 14.—Brighton, Ont.. .. ..
Occupé par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Sam. Nesbitt, M.L.A.
Expiration du bail.. .. .. .. 4 années de la date d'occupation.
Loyer.. .. .. $100 par le ministère des Travaux publics; le reste par le maître de poste.
Il est parfaitement entendu que le gouvernement fédéral n'aura pas à payer plus que ce montant pour les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et les services du concierge.

N° 15.—Cacouna, P.Q.. .. ..
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Thomas Dionne.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement.
Loyer.. .. .. $100 par année, dont $50 par le gouvernement et $50 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 16.—Calgary, Alta. .. .. 6,715 pieds carrés dans l'édifice Blow à 85 centins; aussi appartements au rez-de-chaussée, 660 pieds carrés à 25 centins le pied carré.
Occupés par.. .. .. Le commissaire de l'irrigation.
Bailleur.. .. .. T. H. Blow—W. R. Blow et Cie, procureurs.
Expiration du bail.. .. .. .. 31 mars 1916. On est à faire des arrangements pour une autre année.
Loyer.. .. .. $5,872.75 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'éclairage.

N° 17.—Calgary, Alta. .. .. 5,974 pieds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice Blow, 8me avenue Ouest; 85 cents par pied carré.
Occupés par.. .. .. Terres fédérales.
Bailleur.. .. .. Dr T. H. Blow.
Expiration du bail.. .. .. .. Du 1er mai 1916 (les arrangements ne sont pas complétés).
Loyer.. .. .. $5,077.90 par année.

N° 18.—Calgary, Alta. .. .. Chambre 503, édifice Burns, angle de la 8me avenue et de la 2me rue E. Centrale sur la 5me avenue, 12 par 18 pieds.
Occupée par.. .. .. S. S. Slipper, du ministère des Mines.
Bailleurs.. .. .. P. Burns et Cie, Ltée.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $40 par mois.
Les bailleurs paient l'eau, l'éclairage, le chauffage et fournissent un concierge.

N° 19.—Calgary, Alta. .. .. Chambres 51 à 54, édifice de la Canada Life et la moitié de la voûte.
Occupées par.. .. .. Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 20.—Calgary, Alta. .. .. Chambres 41 à 44 inclusivement dans l'édifice de la Canada Life.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur du bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 21.—Calgary, Alta. .. .. Chambres 55 à 58, édifice de la Canada Life.
Occupées par.. .. .. Le service des malles par chemin de fer.
Bailleur.. .. .. Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $222 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 22.—Calgary, Ont. .. .. Lopin de terre et propriété situés à Calgary, tels que spécifiés sur le plan annexé au bail.
Occupés par.. .. .. Emplacement de la salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1927, mais peut être terminé en aucun temps par le bailleur après un avis d'un mois.
Loyer.. .. .. $10 par mois.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 23.—Calgary, Alta.. .. ..
Occupé par.. .. ..Le bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. ..Mlle E. Costello.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 24.—Calgary, Alta.. .. ..Emplacements 17, 18, 19 et 20 de la division cadastrale 52, section 15, plan "A", de 100 pieds sur la 7me avenue par 130 pieds sur la 2me rue, côté de l'est.
Occupés par.. .. ..Le bureau de poste, temporairement.
Bailleurs.. .. ..George B. Ryan, Hélène J. Raymond, John Moody, Geo. McAllister, Walter Sharpe, Henry Knight, Malcolm D. Geddes & Herbert T. Sheffield. Geddes & Sheffield, percepteurs du loyer.
Expiration du bail.. .. ..23 octobre 1918.
Loyer.. .. ..$7,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

N° 25.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 412 et 413 dans l'édifice Leeson-Lineham.
Occupées par.. .. ..Les bureaux des terres fédérales.
Bailleurs.. .. ..J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$40 par mois.

N° 26.—Calgary, Alta.. .. ..Bureaux dans l'édifice de l'Association des voyageurs de commerce du Nord-Ouest, sur la rue Centre, entre la Sixième et la Septième avenues.
Occupés par.. .. ..La division des grains de semence.
Bailleur.. .. ..L'Association des voyageurs de com. du N.-O.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement, du 1er novembre 1915.
Loyer.. .. ..$1,347.25 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes d'eau, les frais d'éclairage et le service de l'ascenseur.

N° 27.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 310 et 311, au 3me étage de l'édifice du *Herald*.
Occupées par.. .. ..Commission des chemins de fer.
Bailleur.. .. ..Wm. James Southam.
Expiration du bail.. .. ..1er avril 1917.
Loyer.. .. ..$105 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage des châssis, et fournit les services de l'ascenseur et du concierge.

N° 28.—Calgary, Alta.. .. ..Bureau dans l'édifice Cadogan, angle de la 8me avenue et 2me rue.
Occupé par.. .. ..L'inspecteur du gaz et de l'électricité.
Bailleur.. .. ..R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$50 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 29.—Calgary, Alta.. .. ..Six chambres au deuxième étage de l'édifice Thomas, nos 7, 8, 9, 10, 11 et 12; 2,053⅝ pieds carrés à 85 centins par pied carré
Occupées par.. .. ..Service topographique.
Bailleur.. .. ..R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. ..D'un mois à l'autre, le bailleur devant donner un mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. ..$145.45 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 30.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 28, 29, 30 et 31, au 2me étage de l'édifice Thomas.
Occupées par.. .. ..La division forestière.
Bailleur.. .. ..R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et donne l'usage de l'ascenseur.
Le locataire paie le nettoyage.

N° 31.—Calgary, Alta.. .. .. Chambre 27 dans l'édifice Thomas, Calgary.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur de district des réserves forestières.
Bailleur.. .. .. R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $35 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage des corridors, fournit le service de l'ascenseur et le service général des lavabos.

N° 32.—Charlottetown, I.-P.-E.. .. .. Deux chambres dans l'édifice "Royal Bank".
Occupées par.. .. .. Agent de publicité, ministère de l'Immigration.
Bailleur.. .. .. Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. .. Pas de bail, nous sommes locataires d'année en année.
Loyer.. .. .. $175 par année.

N° 33.—Clair, N.-B.. .. .. Bureau dans la maison du bailleur.
Occupé par.. .. .. L'agent d'immigration.
Bailleur.. .. .. Thos J. Lévesque.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $10 par mois.

N° 34.—Cobalt, Ont.. .. .. Espace de 60 pieds de front par 33 pieds de profondeur dans l'édifice Royal Exchange, avenue Prospect.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J. A. Jacobs.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 janvier 1918.
Loyer.. .. .. $2,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 35.—Cobourg, Ont.. .. .. Deux chambres dans la propriété des bailleurs, côté nord de la rue King.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur de l'immigration.
Bailleurs.. .. .. John Gill Jackson & Lisgar Clark et O. G. Johns.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $170 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

N° 36.—Compton, P.Q.. .. .. Une grande chambre sur le côté ouest du rez-de-chaussée dans l'hôtel de ville.
Occupée par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Compton.
Expiration du bail.. .. .. .. 2 décembre 1924.
Loyer.. .. .. $150 par année, le gouvernement paie $110 et le maître de poste paie $40.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 37.—Deloraine, Man.. .. ..
Occupé par.. .. .. Le département de l'Immigration.
Bailleur.. .. .. H. H. Buxton.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1917.
Loyer.. .. .. $300 par année.

N° 38.—Digby, N.-E.. .. .. Privilège de poser un égout dans les terrains du côté est de la rue Water à partir de l'édifice fédéral.
Occupés par.. .. .. Tel que ci-dessus mentionné.
Bailleurs.. .. .. Geo. E. E. Nichols et Edith L. Lynch.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 39.—Edmonton, Alta.. .. .. Partie des terrains à la gare du chemin de fer Nord-Canadien.
Occupée par.. .. .. La salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Nord-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un mois d'avis de la part du bailleur ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes et l'eau.

N° 40.—Edmonton, Alta.. .. .. Deux magasins au rez-de-chaussée comprenant une voûte, une chambre d'emmagasinage, un lavabo et un vestiaire, et un espace additionnel dans le soubassement de l'édifice Alexander.
Occupés par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. George Pheasey et Charles Colbert Batson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juillet 1918.
Loyer.. .. .. $550 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 41.—Edmundston, N.-B. .. .. Deux chambres, une de 18 x 12 pieds et l'autre de 12 x 12 pieds, dans l'édifice du bailleur; une de ces chambres est une chambre à coucher, meublée.
Occupées par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Joseph Pelletier.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1917.
Loyer.. .. .. $144 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 42.—Entwistle, Alta. .. .. Emplacements nos 20, 21 et 22 dans la division cadastrale n° 4.
Occupés par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. Village d'Entwistle.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 mars 1919.
Loyer.. .. .. $3 par année.
Le locataire paie toutes les taxes et les cotisations.

N° 43.—Fairville, N.-B. .. .. Service de l'horloge électrique.
Bailleur.. .. .. Compagnie de téléphone N.-B.
Loyer.. .. .. $40 par année.

N° 44.—Fort-William, Ont. .. .. Suite de chambres avec voûte dans l'édifice des bailleurs. 1,250 pieds carrés de superficie de plancher.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleurs.. .. .. G. A. Graham et J. T. Horne.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er août 1918.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 45.—Glace-Bay, Cap-Breton, N.-E. .. .. Emplacement pour construire un mur de protection sur le rivage de Glace-Bay.
Bailleur.. .. .. Dominion Coal Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 janvier 1928, avec privilège de renouveler le bail sur une demande du locataire 6 mois avant l'expiration du bail, pour une période de 20 ans.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 46.—Grande-Prairie, Alta. .. .. Parties d'une bâtisse sur les emplacements 31 et 32 dans la division cadastrale 4.
Occupées par.. .. .. Le département d'Immigration.
Bailleur.. .. .. J. O. Paterson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1917.
Loyer.. .. .. $65 par mois.

N° 47.—Grande-Prairie, Alta. .. .. Edifice pour le bureau des terres.
Bailleurs.. .. .. J. Fletcher et A. S. McLean.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $20 par mois.

N° 48.—Gravelbourg, Sask. .. .. Emplacements 7, 8, 9, 10, division cadastrale 14.
Occupés par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleurs.. .. .. McKenzie & Mann.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1918. Le locataire pourra laisser la propriété en aucun temps après un avis de 30 jours.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 49.—Grouard, Alta. .. .. Une grande chambre appartenant au bailleur.
Occupée par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. J. O. Giroux.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juin 1917.
Loyer.. .. .. $25 par mois.

N° 50.—Grouard, Alta. .. .. Edifice en bois de 22 pieds 6 pouces x 50 pieds.
Occupé par.. .. .. Bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. .. Wm Stewart, gérant de la Banque Royale du Canada, Peace River Crossing, Alta.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $60 par mois.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

N° 51.—Halifax, N.-E. .. .. Etage supérieur de l'édifice Dennis.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918, avec option pour le locataire de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année, à compter du 1er octobre 1913, après un avis préalable de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 52.—Halifax, N.-E. .. .. Cinquième étage de l'édifice Dennis à l'angle des rues Granville et George.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918, avec option de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année, à compter du 1er octotbre 1913, après un avis de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 53.—Halifax, N.-E. .. .. Deux chambres y compris l'usage d'une voûte, dans l'édifice Dennis.
Occupées par.. .. .. J. P. Edwards, en rapport avec le bureau de la taxe de guerre.
Bailleur.. .. .. La Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement, du 7 juin 1916.
Loyer.. .. .. $30.20.

N° 54.—Halifax, N.-E. .. .. Cinquième étage de l'édifice Dennis, 2,225 pieds carrés et l'usage de la voûte.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense; quartiers généraux du district n° 6.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918.
Loyer.. .. .. $2,225 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 55.—Halifax, N.-E. .. .. Bureau et voûte dans l'édifice Métropole.
Occupés par.. .. .. W. C. Milner, agent des archives pour l'est.
Bailleur.. .. .. Eastern Canada Savings & Loan Co., édifice Métropole, Halifax, N.-E.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $18.75 par mois.

N° 56.—Halifax, N.-E. .. .. 245, 247 et 249 rue Hollis.
Occupés par.. .. .. Les messageries en douane et l'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. Succession du Dr James Walker, représentée par R. S. Rossborough, Halifax, N.-E.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1917.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 57.—Hamilton, Ont. .. .. Loyer de terrains, hangar à charbon, rue Main.
Occupés par.. .. .. Bureaux des poids et mesures et de l'inspection du gaz. Une partie du terrain sur la rue John, employée par le bureau de poste pour y déposer les cendres.
Loyer.. .. .. Le loyer de ce terrain dépend du taux d'évaluation pour l'année.
Bailleur.. .. .. Ville d'Hamilton.

N° 58.—Hamilton, Ont. .. .. Rez-de-chaussée de l'édifice situé à l'angle sud-est de l'avenue Kinrade et la rue Barton, avec usage de la cave et de l'entrée d'en arrière.
Occupé par.. .. .. La station postale "B".
Bailleur.. .. .. Clara Jane Swales.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er novembre 1916.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les réparations de l'appareil de chauffage et aussi le nettoyage.

N° 59.—Hampton, N.-B. . . . . Droit et privilège de raccorder un tuyau avec la conduite d'eau du chemin de fer Intercolonial, à Hampton, pour fournir l'eau au bureau de poste de Hampton.
Bailleur. . . . . Chemin de fer Intercolonial.
Expiration du bail. . . . . . . Sur le bon plaisir du bailleur.
Loyer. . . . . $25 par année.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 60.—Jonction de la baie d'Hudson. . . . . . . Maison située sur l'emplacement 17, division cadastrale n° 1.
Occupée par. . . . . Bureaux et quartiers généraux de la réserve forestière Pasquia.
Bailleur. . . . . Ed. McEvoy, Star City, Sask.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement, du 7 avril 1916.
Loyer. . . . . $12 par mois.
Le locataire paie le chauffage, l'éclairage et les services du concierge.

N° 61.—Huntingdon, P.Q. . . . . Espace au rez-de-chaussée, dans le devant de l'édifice O'Connor, et la voûte.
Occupées par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleurs. . . . . O'Connor Bros.
Expiration du bail. . . . . . . 1er avril 1921.
Loyer. . . . . $900 par année; $225 par le maître de poste et $675 par le gouvernement.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage, l'éclairage et fournit l'ameublement de la voûte.
Le maître de poste paie le nettoyage.

N° 62.—Indian-Head, Sask. . . . . Tout le deuxième étage de l'édifice en brique de deux étages, sur la rue Main, et 650 pieds carrés, au premier étage de l'édifice voisin.
Occupée par. . . . . La division forestière, ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Mme Loretta Ann Osment.
Expiration du bail. . . . . . . 1er septembre 1916.
Loyer. . . . . $43 par mois.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 63.—Indian-Head, Sask. . . . . Partie du rez-de-chaussée d'un édifice en brique, sur le côté est de l'avenue Grand.
Occupée par. . . . . L'inspecteur en chef des pêcheries.
Bailleur. . . . . A. P. Shewan.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $13 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et les services du concierge.

N° 64.—Joliette, P.Q. . . . . Partie du premier étage d'une maison à l'angle est de la rue Saint-Viateur et Place Bourget.
Occupé par. . . . . Le bureau des poids et mesures.
Bailleur. . . . . Mme Vve Jos. Louis Préville.
Expiration du bail. . . . . . . 22 janvier 1918.
Loyer. . . . . $264 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 65.—Kamloops, C.-B. . . . . Partie du rez-de-chaussée, de 60 x 20 pieds, et deux voûtes de 16′ 6″ x 8′ et 6′ 8″ dans la bâtisse des bailleurs à l'angle nord-est de la 4me avenue et de la rue Seymour, "Western Canada Trust Bdg."
Occupées par. . . . . Les bureaux des terres fédérales et des terres de la Couronne.
Bailleurs. . . . . Independent Securities, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 1er septembre 1917.
Loyer. . . . . $125 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 66.—Kamloops, C.-B. . . . . Les chambres nos 11, 12, 13, 14 et 15 dans l'édifice Acadia.
Occupées par. . . . . La division forestière, ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . *Independent Securities, Ltd.*
Expiration du bail. . . . . . . 15 juillet 1916.
Loyer. . . . . $960 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 67.—Kamloops, C.-B. . . . . Chambres 19, 20, 21 et 22 dans l'édifice Acadia.
Occupées par. . . . . L'ingénieur de la division hydrographique.
Bailleur. . . . . Cie "Independent Securities, Ltd.".
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $62.50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 68.—Kerrobert, Sask. . . . . Site de la salle des immigrés
Bailleur. . . . . Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1912, et ensuite, annuellement. Le bail peut être résilié par le bailleur après un mois d'avis, et cet avis peut être donné par un écriteau sur la propriété.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 69.—Kingston, Ont. . . . . Quatre chambres au deuxième étage, nos 1, 2, 3 et 4 (y compris la voûte) de l'édifice de la Banque de Toronto, sur la rue King, et une partie de l'emplacement 96 dans la ville de Kingston.
Occupées par. . . . . E. H. Pense et le personnel préposé aux améliorations du havre.
Bailleur. . . . . La Banque de Toronto.
Expiration du bail. . . . . . . 31 octobre 1916.
Loyer. . . . . $360 par année. Ce loyer est chargé mensuellement au compte des améliorations du havre.
Le bailleur paie l'eau, le chauffage et le nettoyage des salles.

N° 70.—Kingston, Ont. . . . . Propriété située sur le carré du Marché, rez-de-chaussée de la résidence n° 8 ; rez-de-chaussée et 2me étage de la résidence n° 10, et toutes les résidences nos 12 et 14, formant partie de l'emplacement Letter I, quartier Ontario, Kingston.
Occupés par. . . . . Les bureaux du Service fédéral, Revenu de l'Intérieur, Douanes, Marine et Pêcheries et Chemins de fer et Canaux.
Bailleur. . . . . Succession Gildersleeve, Kingston, représentée par H. H. Gildersleeve et Helen Emily Herchemer, de Belleville, et du fidéicommissaire de Laurence Herchemer, une personne non saine d'esprit.
Expiration du bail. . . . . . . 1er juillet 1928, avec option de renouveler pour 21 ans aux mêmes conditions.
Loyer. . . . . $1,762 par année.
Le locataire paie le chauffeur, l'éclairage, le combustible, l'eau et les taxes, l'arrosage de la rue et l'enlèvement de la neige.

N° 71.—Kingston, Ont. . . . . Chambre d'en avant, au rez-de-chaussée de la maison n° 3, rue Johnston.
Occupée par. . . . . Chambre d'immigration.
Bailleur. . . . . Mme Catherine Mathewson.
Expiration du bail. . . . . . . 31 mai 1917.
Loyer. . . . . $180 par année.
Le locataire entretient les clôtures en bon état.

N° 72.—Kingston, Ont. . . . . Propriété située sur une partie des emplacements 294 et 295, à l'ouest de la rue Bagot, ayant 134 pieds de front et 119 pieds de profondeur, sur le côté sud des rues Brock et Clarence, contenant un édifice de brique, avec étables et hangars.
Occupée par. . . . . Les magasins du ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . Thos J. Pelly, dont l'adresse actuelle est 414, 8me Avenue-ouest, Calgary.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1919.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie le loyer du terrain, les taxes et l'eau.

N° 73.—Lacolle, P.Q. . . . . Bureau à l'angle S.-E. des rues de l'Eglise et Saint-Bernard.
Occupé par. . . . . L'inspecteur d'immigration.
Bailleur. . . . . Dame Gubladine Tremblay.
Expiration du bail. . . . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $96 par année.

N° 74.—Lansdowne, Ont. .. .. Rez-de-chaussée de la maison appartenant au bailleur, à l'angle nord-est de la rue Prince et de l'avenue Grand Trunk.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Wm McConnell.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er décembre 1918.
Loyer.. .. .. $150 par année, le gouvernement payant $25 et le maître de poste $125.
Le bailleur paie les taxes.

N° 75.—Le-Pas, Man. .. .. Un magasin sur le côté est de l'avenue Edwards, à l'angle de l'avenue Edwards et de la 2me rue.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Wm Sinclair, M.D.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 76.—London, Ont. .. .. Chambre au premier étage, divisée en trois bureaux; édifice de la Banque de Toronto. Superficie du plancher, 486 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. M. Geo. Tambling, division de la taxe des profits de guerre.
Bailleur.. .. .. Banque de Toronto.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 juin 1917.
Loyer.. .. .. $200 par année.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le concierge.

N° 77.—Longue-Pointe, P.Q. .. .. Une partie du terrain adjacent aux ateliers des bailleurs, à National Bridge Co., Longue-Pointe.
Occupé par.. .. .. Pour emmagasiner les matériaux servant à la construction du nouvel entrepôt de vérification, à Montréal.
Bailleurs.. .. .. P. Lyall & Sons Const. Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Après que le terrain ne sera plus nécessaire à l'emmagasinage des matériaux.
Loyer.. .. .. $1 pour la période convenue.

N° 78.—L'Orignal, Ont. .. .. La moitié ouest de l'édifice à 2 étages en brique, du côté nord de la rue King, sur l'emplacement, Letter "D", dans le village de L'Orignal, et une bande de terrain, de 21 x 30 pieds en arrière de l'édifice.
Occupées par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Alexandre Châtelain.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1919.
Loyer.. .. .. $250 par année; une moitié est payée par le gouvernement et l'autre moitié par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes; le maître de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 79.—Maisonneuve, P.Q. .. .. Une partie de la maison du bailleur, 116 rue Letourneux.
Occupée par.. .. .. Station postale "M".
Bailleur.. .. .. Mme Odile Lavoie, épouse de J. O. Normand.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, excepté les taxes d'eau.

N° 80.—Maple-Creek, Sask. .. .. Premier étage de la maison du bailleur à l'angle en face de la gare du chemin de fer.
Occupé par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. .. L. C. Parsons, Cowansville, P.Q.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1918.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, fournit l'eau et le drainage.

N° 81.—Maple-Creek, Sask. .. .. Chambre dans l'édifice adjacent au bureau des terres.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur des ranches.
Bailleur.. .. .. D. J. Wylie.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $15 par mois.

N° 82.—Medicine-Hat, Alta. . . . . Bureau 306, appartenant aux bailleurs dans l'édifice des bureaux, sur les emplacements 23 et 24, section 14, plan 1491.
Occupé par. . . . . Le département de l'Immigration.
Bailleurs. . . . . Walter Huckvale et Sydney Tom Hooper.
Expiration du bail. . . . . . 1er juin 1917.
Loyer. . . . . $28 par mois.
Les bailleurs paient le concierge.

N° 83.—Melita, Man. . . . . Environ 880 pieds carrés; édifice du bailleur.
Occupés par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Succursale "Melita", n° 20 de l'I.O.O.F.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er mars 1917; le locataire aura le privilège de continuer le bail d'année en année, à moins qu'un avis par écrit soit donné par une partie contractante, deux mois avant la fin de l'année.
Loyer. . . . . $226 par année, dont $103 par le maître de poste et $163 par le gouvernement.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau. Le locataire ne contribuera d'aucune manière au coût du chauffage.

N° 84.—Merrickville, Ont. . . . . Une partie de l'édifice Jakes sur l'emplacement n° 5, rue Main.
Occupée par. . . . . Bureau de poste.
Bailleur. . . . . Geo. L. Jakes.
Expiration du bail. . . . . . 1er janvier 1917.
Loyer. . . . . $350 par année, dont le gouvernement paie $200 et le maître de poste $150.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris celles de l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 85.—Mont-Joli, P.Q. . . . . Un édifice en bois d'un étage, sur la rue Principale.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Etienne Lévesque.
Expiration du bail. . . . . . Le 15 janvier 1918; le locataire a le privilège de continuer le bail d'une année à l'autre en donnant trois mois d'avis.
Loyer. . . . . $300 par année: $240 par le ministère des Travaux publics et $60 par le ministère des Postes.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 86.—Montmagny, P.Q. . . . . Edifice du bailleur près de la gare du chemin de fer Intercolonial.
Occupé par. . . . . Emmagasinage des outils, machines, etc., appartenant au ministère des Travaux publics.
Bailleur. . . . . A. Bélanger.
Expiration du bail. . . . . . 1er novembre 1916.
Loyer. . . . . $50 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 87.—Montréal, P.Q. . . . . Chambre n° 20 au premier étage de l'édifice Beardmore.
Occupée par. . . . . L'ingénieur surveillant des Travaux publics.
Bailleurs. . . . . Beardmore & Co.
Expiration du bail. . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $800 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 88.—Montréal, P.Q. . . . . Partie nord-ouest du magasin n° 101, rue Ste-Catherine-est.
Occupée comme. . . . . Station postale "N".
Bailleur. . . . . Cordélia Blache, curatrice pour Alfred Dalbec, avocat; son mari est représenté par Jas. A. Dupuy.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1917.
Loyer. . . . . $1,680 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire paie l'eau et chauffe tout l'édifice.

N° 89.—Montréal, P.Q. . . . . Bureau dans le coin sud-ouest de la salle des bagages à la station de la rue Windsor.
Occupé comme. . . . . Salle des malles.
Bailleur. . . . . Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er novembre 1908 ; le bail peut être terminé par le bailleur, pourvu qu'il dépose (port payé) au bureau de poste de Montréal, un avis adressé au ministre des Travaux publics et désignant un jour, éloigné d'au moins trois mois de la date de l'expédition du dit avis.
Loyer. . . . . $213 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 90.—Montréal, P.Q. . . . . Edifice sur la rue Craig, vis-à-vis du bureau de poste central, nos 117 et 119, connu sous le nom du "vieil édifice du *Herald*".
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Le Comptoir Mobilier Franco-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . Le 23 novembre 1917, avec le privilège de renouveler le bail pour 2 ans, aux mêmes conditions, en donnant trois mois d'avis par écrit.
Loyer. . . . . $8,000 par année, et 10 pour 100 du coût des nouveaux planchers pendant le terme du bail actuel.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage, l'éclairage, le concierge, le nettoyage et les réparations de l'ascenseur.

N° 91.—Montréal, P.Q. . . . . Edifice en pierre et brique, rue Saint-Paul, nos 272 et 274 et se prolongeant jusqu'aux nos 113 et 115 rue des Commissaires.
Occupé comme. . . . . Magasins militaires et bureaux.
Bailleur. . . . . Succession de Siméon Delorme.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1917.
Loyer. . . . . $3,000 par année.
Le locataire paie les taxes générales.

N° 92.—Montréal, P.Q. . . . . Parties du cinquième et du neuvième étages de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupées par. . . . . Ingénieur de district des T.P. et le bureau de la commission des naufrages de la Marine et Pêcheries.
Bailleur. . . . . Dorchester Realties, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1919.
Loyer. . . . . $7,327.37 par année, soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Le bailleur paie les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 93.—Montréal, P.Q. . . . . Environ la moitié du huitième étage de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupée par. . . . . Ministère de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur. . . . . Dorchester Realties, Limited.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1919.
Loyer. . . . . $4,420.05 par année, soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Le bailleur paie les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 94.—Montréal, P.Q. . . . . Marquise au-dessus du trottoir, édifice Carslake, 133·20 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Tel que mentionné plus haut.
Bailleur. . . . . Cité de Montréal.
Loyer. . . . . $6.66 par année.

N° 95.—Montréal, P.Q. . . . . Quartier Sainte-Cunégonde, rez-de-chaussée de l'édifice municipal, angle des rues Vinet et Richelieu, avec voûte, chambres de toilette, et entrée sur la rue Vinet.
Occupés par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Autrefois la ville de Sainte-Cunégonde, aujourd'hui la ville de Montréal.
Expiration du bail. . . . . . 10 juin 1925.
Loyer. . . . . $1,750 par année.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 96.—Montréal, P.Q.. .. .. Chambres nos 4, 5, 6 et 7, ainsi que l'espace dans la voûte, édifice Duluth, angle des rues Notre-Dame et Saint-Sulpice.
Occupées par.. .. .. Division des archives.
Bailleur.. .. .. J. Thomas Ostell.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916 ; après, mensuellement.
Loyer.. .. .. $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et les services du concierge et de l'ascenseur.

N° 97.—Montréal, P.Q.. .. .. Deux chambres dans l'édifice du bailleur, sur la rue des Commissaires.
Occupées.. .. .. Ministère du Service naval.
Bailleur.. .. .. M. T. Prud'homme.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er décembre 1916.
Loyer.. .. .. $30 par mois.

N° 98.—Moosejaw, Sask.. .. .. Les emplacements 27 et 28, division 127, rue Manitoba.
Occupés par.. .. .. Bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. La cité de Moosejaw.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 avril 1917.
Loyer.. .. .. $100 par année.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 99.—Nelson, C.-B.. .. .. Quatre chambres dans l'édifice en brique du bailleur, angle des rues Ward et Victoria.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. John Ed. Annable.
Expiration du bail.. .. .. .. 13 avril 1917.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 100.—Nominingue, P.Q.. .. .. Privilège d'avoir une grille de 15 pieds de largeur, dans la clôture entourant le terrain du Pacifique-Canadien.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. La grille peut être enlevée et l'ouverture fermée par le Pacifique-Canadien pourvu qu'il donne un mois d'avis à cet effet ou affiche cet avis sur les lieux.
Loyer.. .. .. $8 pour la première année et $1 par année subséquente.
Le locataire indemnise le bailleur de tous les dommages.

N° 101.—North-Battleford.. .. ..
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Canadian-Northern.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1909 ; le locataire et le bailleur peuvent terminer le bail en donnant un mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 102.—North-Portal, Sask .. .. Site.
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement (1er juin de chaque année).
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 103.—North-Sydney, N.-E.. .. .. Deuxième étage de l'édifice Y.M.C.A.
Occupé par.. .. .. Les ingénieurs des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Y.M.C.A.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917 ; le locataire aura le privilège de continuer le bail, aux mêmes conditions, en donnant trois mois d'avis par écrit ; ce privilège peut être annulé par un avis par écrit envoyé par les bailleurs au locataire, avant le premier jour de novembre de n'importe quelle année.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 104.—Ottawa, Ont.. .. .. Deux chambres, une en avant et l'autre en arrière, avec voûtes et lavabos, édifice Victoria Chambers, 130 rue Wellington, 950 pieds de superficie de plancher.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur de l'arpentage des terres fédérales, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. Wm Anderson Allan et Sandford Hall Fleming.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 avril 1918.
Loyer.. .. .. $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 105.—Ottawa, Ont.. .. .. Tout l'édifice à 140, avenue Argyle.
Occupé par.. .. .. Le restaurant de la Chambre des communes.
Bailleurs.. .. .. *La Ashbury College Co., Ltd.*
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1917.
Loyer.. .. .. $2,000 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, excepté les taxes d'eau.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 106.—Ottawa, Ont.. .. .. Appartement n° 5, dans l'édifice Aylmer Annex, nos 11 et 19 rue Slater, et magasin dans le soubassement, 1,548 pieds à 46½ centins.
Occupés par.. .. .. Col. Biggar et personnel, département de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er décembre 1916.
Loyer.. .. .. $720 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage et le concierge, mais l'entretien est à la charge du locataire.

N° 107.—Ottawa, Ont.. .. .. Appartement n° 6, Aylmer Annex.
Occupé par.. .. .. Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $648 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le concierge, mais l'entretien est à la charge du locataire.
Le locataire paie le gaz,

N° 108.—Ottawa, Ont.. .. .. Appartement n° 7, Aylmer Annex, et magasin dans le soubassement; superficie du plancher, 1,118 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. Les ingénieurs royaux.
Bailleur.. .. .. Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octotbre 1916.
Loyer.. .. .. $30 par mois, d'avance.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'eau, l'arrosage de la rue et l'enlèvement de la neige.
Le locataire paie le gaz.

N° 109.—Ottawa, Ont.. .. .. Service des lignes pour les horloges électriques.
Bailleur.. .. .. Bell Telephone Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 19 avril 1920; le bail peut être terminé en tout temps par l'une des parties, qui devra donner 30 jours d'avis à cet effet. Les lignes resteront à la compagnie.
Loyer.. .. .. $560 par année.

N° 110.—Ottawa, Ont.. .. .. Les cinq étages supérieurs et une partie du soubassement de l'édifice Birks, rue Sparks; superficie de plancher, 23,185 pieds.
Occupés par.. .. .. Milice et Défense ,Revenu de l'Intérieur, Chemins de fer et Canaux, Travaux publics et Agriculture.
Bailleurs.. .. .. Henry Birks & Sons, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $17,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 110a.—Ottawa, Ont. . . . . Deux chambres au 1er étage de l'édifice du bailleur, à l'angle des rues Sparks et Bank, 469 pieds de superficie.
Occupées par. . . . . M. Challoner, arpentage géodésique, Travaux publics.
Bailleur. . . . . Russell Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1917.
Loyer. . . . . $350 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau,

N° 111.—Ottawa, Ont. . . . . Chambre 414, dans l'édifice de la Banque Union.
Occupée par. . . . . La commission des munitions.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 9 novembre 1916.
Loyer. . . . . $371 par année.
Les bailleurs paient les taxes (excepté l'eau), le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.
Le loyer ne sera payé par le ministère qu'à l'expiration du bail.

N° 112.—Ottawa, Ont. . . . . Partie des 2me et 3me étages, et tout les 4me, 5me, 6me, 7me, 8me et 9me étages de la partie est de l'édifice Union Bank; 29,350 pieds carrés, les corridors, les escaliers, la cage de l'ascenseur, les corridors et les chambres de toilette non compris; l'étage supérieur est calculé à un étage et demi, à cause de sa hauteur.
Occupés par. . . . . Ministères des Postes et de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 16 juillet 1918.
Loyer. . . . . $28,986 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 113.—Ottawa, Ont. . . . . Six étages de l'édifice de la banque Union en arrière de l'édifice Langevin; superficie du plancher, 15,240 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Ministères de l'Intérieur et des Postes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 6 janvier 1917.
Loyer. . . . . $13,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 114.—Ottawa, Ont. . . . . Les chambres portant les nos 608, 609 et 611, édifice de la banque Union, 1,154 pieds de superficie.
Occupées par. . . . . Ministère des Postes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 15 juilllet 1918.
Loyer. . . . . $1,154 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, moins les taxes d'eau.

N° 115.—Ottawa, Ont. . . . . Une grande chambre dans le soubassement de l'édifice de la banque Union, superficie 2,600 pieds.
Occupée par. . . . . La division des terres de chemins de fer du ministère de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn, avec privilège de renouveller le bail.
Expiration du bail. . . . . . . 21 août 1917.
Loyer. . . . . $1,040 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage, l'eau et le nettoyage.

N° 116.—Ottawa, Ont. . . . . La chambre 408 avec l'aile adjacente dans la section "C", dans l'édifice "Union Bank"; 431 pieds de superficie.
Occupée par. . . . . Commission des munitions.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 16 juillet 1918.
Loyer. . . . . $431 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (sauf l'eau), le chauffage, l'éclairage, le nettoyage, et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 117.—Ottawa, Ont. . . . . Trois étages supérieurs de l'édifice Plaza, angle des rues Sussex et Rideau.
Occupés par. . . . . La division des statistiques des douanes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . . 23 août 1916.
Loyer. . . . . $6,085 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 118.—Ottawa, Ont. . . . . Au 4me étage de l'édifice Booth, 2,500 pieds carrés à $1 du pied.
Occupé par. . . . . La commission des achats pour la guerre.
Bailleurs. . . . . C. Jackson Booth et J. A. D. Holbrook.
Expiration du bail. . . . . . . 1er novembre 1918.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, le chauffage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 119.—Ottawa, Ont. . . . . Les trois étages supérieurs de l'édifice Booth, rue Sparks, 16,495 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Les Affaires des Sauvages.
Bailleurs. . . . . C. Jackson Booth et J. A. D. Holbrook.
Expiration du bail. . . . . . . 1er novembre 1918.
Loyer. . . . . $16,495 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 120.—Ottawa, Ont. . . . . Chambre n° 410, dans l'édifice Trafalgar.
Occupée par. . . . . M. Pope, contrôleur du revenu, ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . John Charles Brennan.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $268.95 par année.
Le bailleur paie toutes les ta es (moins les taxes d'eau), le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et four nit le service de l'ascenseur.
Le locataire paie les taxes l'e au.

N° 121.—Ottawa, Ont. . . . . Chambre n° 212, édifice Trafalgar, 291 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Commission du Service civil.
Bailleur. . . . . John Charles Brennan.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $274.62 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 122.—Ottawa, Ont. . . . . Bureaux dans l'édifice Trafalgar:—
1er étage.—Chambres nos 101 à 106, inclusivement, nos 112 et 113, 107 à 111, inclusivement, occupées par la division des pensions viagères; ministère des Postes.
2me étage.—Chambres nos 201, 202, 203, 206 à 214, inclusivement, occupées par la Commission du Service civil.
3me étage.—Chambres 301 à 314, inclusivement, occupées par la comptabilité du ministère de l'Intérieur.
4me étage.—Chambres 401 à 409, inclusivement, 412 et 413 (chambre 413, vacante) occupées par le contrôleur du revenu du ministère de l'Intérieur. Superficie du plancher, 16,955 pieds carrés.
Bailleur. . . . . John Charles Brennan.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $16,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 123.—Ottawa, Ont. . . . . Quatre étages au-dessus du rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur sur la rue Queen, entre les rues Bank et O'Connor, 12,280 pieds de superficie.

Occupés par.. .. ..Ministère de l'Intérieur, division des parcs fédéraux, 1er et 2me étages; Travaux publics, emmagasinage de la rivière Ottawa, 3me étage; Travaux publics, Commission de la baie Georgienne, 1er étage (partie); Travaux publics, ingénieur de district, 4me étage.
Bailleur.. .. ..Bryson Realty Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..25 avril 1919.
Loyer.. .. ..$8,596 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie le préposé à l'ascenseur.

N° 124.—Ottawa, Ont.. .. ..100 pieds carrés d'espace dans l'édifice "Bryson Realty Co.", rue Queen, entre les rues Bank et O'Connor.
Occupé par.. .. ..Une chambre d'emmagasinage.
Bailleur.. .. ..Bryson Realty Co., Ltd.
Loyer.. .. ..$30 par année.
Expiration du bail.. .. .. ..Annuellement, 30 mai.

N° 125.—Ottawa, Ont.. .. ..N° 105 rue Murray, 5,975 pieds de superficie. Le bailleur doit fournir l'accès au premier étage de l'édifice principal.
Occupé par.. .. ..Magasins de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. ..The Bytown & Suburb Lands Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..14 juillet 1919.
Loyer.. .. ..$2,390 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'assurance.

N° 126.—Ottawa, Ont.. .. ..Troisième ou étage supérieur de l'édifice, angle des rues Emmett et Lewis.
Occupé par.. .. ..Le service médical général, ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. ..Capital Storage Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..17 avril 1917.
Loyer.. .. ..$1,520 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service du monte-charge.

N° 127.—Ottawa, Ont.. .. ..Soubassement, n° 136 rue Emmett, 3,300 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..Magasins de la Milice.
Bailleur.. .. ..Capital Storage Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..Date du bail, 8 octobre 1914; 1 an à partir de l'occupation, et ensuite pendant la durée de la guerre. Le locataire devra donner un avis de 3 mois avant de laisser.
Loyer.. .. ..$1,650 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 128.—Ottawa, Ont.. .. ..2me, 3me 4me, 5me, 6me et 7me étages de l'édifice Carling, côté est de la rue Bank, entre les rues Sparks et Queen.
Occupés par.. .. ..Le ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. ..Mme Eva C. Carling.
Expiration du bail.. .. .. ..22 février 1920.
Loyer.. .. ..$13,000.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 129.—Ottawa, Ont.. .. ..Résidence, n° 12, rue Emmett, superficie 3,000 pieds carrés, l'étable non compris (le bailleur peut enlever l'étable en face de la rue Lisgar).
Occupée par.. .. ..Le directeur des magasins médicaux généraux.
Bailleur.. .. ..E. W. Clark, directeur-gérant de la *Standard Milk Co.*, angle des avenues Yukon et 8me, Vancouver, C.-B.
Expiration du bail.. .. .. ..30 avril 1918.
Loyer.. .. ..$50 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 130.—Ottawa, Ont.. .. .. 1er et 2me étages de l'édifice nos 113-115 rue Rideau (angle rue William), avec un petit hangar en arrière. Superficie du plancher, 10,919 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. Le ministère de la Milice.
Bailleurs.. .. .. Duford et Charleson.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 février 1918.
Loyer.. .. .. $7,053.60 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service du monte-charge.
Le locataire paie l'eau.

N° 131.—Ottawa, Ont.. .. .. N°.128 rue Wellington; 5,714 pieds de superficie de plancher.
Occupé par.. .. .. La police montée du Nord-Ouest.
Bailleurs.. .. .. D. M. Finnie et W. D. Morris.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 novembre 1917.
Loyer.. .. .. $4,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.
Le locataire paie le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

N° 132.—Ottawa, Ont.. .. .. Propriété au n° 126 rue Queen.
Occupée par.. .. .. La division de la papeterie et de l'approvisionnement des terres des chemins de fer, ministère de l'Intérieur
Bailleur.. .. .. Archibald Leslie Foster, M.D.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er novembre 1916.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 133.—Ottawa, Ont.. .. .. Les deux étages supérieurs de l'édifice Impérial, à l'angle des rues Queen et O'Connor. 10,497 pieds de superficie de plancher.
Occupés par.. .. .. La division topographique du ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. John M. Garland, Fils & Cie.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916, renouvelé pour 3 ans avec Mme E. A. Pearson.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le nettoyage.

N° 134.—Ottawa, Ont.. .. .. Privilège de projection du toit de l'édifice Langevin, d'environ deux pieds au delà de la ligne de division entre cet édifice et la propriété G. H. Perley.
Bailleur.. .. .. C. Jackson Booth.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918, avec option de renouvellement à chaque 21 ans.
Loyer.. .. .. $5 par année.

N° 135.—Ottawa, Ont.. .. .. L'édifice à quatre étages "Regal" en entier; angle nord-est des rues O'Connor et Queen; superficie, 22,512 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le département du Travail, le département de la Milice.
Bailleur.. .. .. J. E. Hanna.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 septembre 1919.
Loyer.. .. .. $13,000 par année.
Le locataire paie l'eau, le chauffage, l'enlèvement de la neige, l'éclairage, l'arrosage des rues, le concierge, le service de l'ascenseur et toutes les dépenses d'entretien. Arrêté en Conseil du 11 septembre 1914.

N° 136.—Ottawa, Ont.. .. .. 3me étage de l'édifice Hope, angle des rues Sparks et Elgin. Superficie de plancher, 2,544 pieds.
Occupé par.. .. .. Le service des malles par chemin de fer.
Bailleurs.. .. .. James Hope & Son.
Expiration du bail.. .. .. .. 29 janvier 1918.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 137.—Ottawa, Ont. .. .. Une partie attenant à l'édifice Langevin.
Bailleur.. .. .. Jas Hope.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 25 avril 1919, avec option de renouvellement pour 21 ans, et ensuite par périodes de 21 ans.
Loyer.. .. .. $5 par année.

N° 138.—Ottawa, Ont. .. .. *Edifice "Canadian".*—12 et 14, rue Slater, excepté un bureau que s'est réservé le bailleur.
Edifice de la Milice.—22 et 28, rue Slater.
Edifice de la rue Queen.—64 et 66, rue Queen.
Occupés comme suit. .. .. .. *Edifice "Canadian":*
7me étage.—Agriculture.
6me étage.—Recensement et statistiques.
5me étage.—Côté ouest, Agriculture.
5me étage.—Côté est, Auditeur général.
3me étage.—Intérieur.
4me étage.—Intérieur.
1er étage.—Immigration, côté ouest.
2me étage.—Immigration.
1er étage.—Intérieur, côté est, aussi ministère du Commerce.
Edifice de la Milice.—Tous les étages sont occupés par le ministère de la Milice.
Edifice de la rue Queen.—Occupé par l'Agriculture. Superficie totale, 127,581 pieds carrés.
Bailleur.. .. .. Imperial Realty Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. On est à faire d'autres arrangements.
Loyer.. .. .. $78,468.94 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie les taxes, l'enlèvement de la neige, l'eau, l'arrosage des rues et l'éclairage.

N° 139.—Ottawa, Ont. .. .. Les deux premiers étages et le soubassement, nos 326 et 328 rue Queen. Superficie du plancher, 4,000 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. Ministère de l'Agriculture.
Bailleur.. .. .. Frank Jarman.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1919.
Loyer.. .. .. $130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 140.—Ottawa, Ont. .. .. 2me, 3me, 4me et 5me étages de l'édifice du "Journal" (rue Queen), près de la rue Bank; 16,560 pieds carrés à 70 cents. (Voir aussi l'espace additionnel pour les ministères de l'Agriculture et de l'Intérieur, non compris dans ce bail.)
Occupés par.. .. .. 2me étage.—Auditeur général.
3me étage.—Ministère de l'Intérieur.
3me, 4me et 5me étages.—Division forestière.
5me étage.—Division des travaux de la rivière Ottawa.
5me étage.—Ministère des Travaux publics.
6me étage.—Ministère de l'Agriculture.
Bailleur.. .. .. Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 janvier 1919.
Loyer.. .. .. $11,592 par année, voir aussi l'espace additionnel occupé par les ministères de l'Agriculture et de l'Intérieur.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 141.—Ottawa, Ont. .. .. 770 pieds de superficie à 70 cents par pied, formant l'angle sud-est du 6me étage de l'édifice du "Journal".
Occupé par.. .. .. Les traducteurs du ministère de l'Agriculture.
Bailleur.. .. .. Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement.
Loyer.. .. .. $539 par année.

N° 142.—Ottawa, Ont.. .. ..621 pieds de superficie à 70 cents par pied, formant l'angle sud-est du soubassement de l'édifice du "Journal".
Occupé par.. .. ..La division des forêts du ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. ..Journal Printing Co.
Expiration du bail.. .. .. ..Annuellement.
Loyer.. .. ..$434.70 par année.

N° 143.—Ottawa, Ont.. .. ..Bureaux au 6me étage de l'édifice de la Banque Nationale, rue Rideau.
Occupés par.. .. ..Les traducteurs.
Bailleur.. .. ..La Banque Nationale.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 14 avril 1919.
Loyer.. .. ..$2,116.20.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 144.—Ottawa, Ont.. .. ..Chambres 4, 5, 6, 7, 8 et 9 dans l'édifice du bailleur, rue Rideau. Superficie de plancher, 2,209 pieds carrés.
Occupées par.. .. ..L'officier commandant préposé à l'internement des ennemis, ministère de la Milice.
Bailleur.. .. ..Banque Nationale.
Expiration du bail.. .. .. ..A la fin de la guerre, avec droit de terminer le bail sur un avis d'un mois par le locataire.
Loyer.. .. ..$1,150.50 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, et fournit le service de l'ascenseur.

N° 145.—Ottawa, Ont.. .. ..Trois magasins au rez-de-chaussée, tous les 1er et 2me étages, et 4,800 pieds dans le soubassement de l'édifice à l'angle des rues Dalhousie et York. Superficie totale du plancher, 18,000 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La division de la papeterie de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. ..Patrice Labelle.
Expiration du bail.. .. .. ..2 janvier 1919.
Loyer.. .. ..$11,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 146.—Ottawa, Ont.. .. ..Edifice Garage, sur la rue York.
Occupé par.. .. ..La division de l'impression et de la papeterie de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. ..Patrice Labelle.
Expiration du bail.. .. .. ..2 janvier 1919.
Loyer.. .. ..$2,448 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes (y compris l'éclairage spécial de la rue) et les taxes d'eau.

N° 147.—Ottawa, Ont.. .. ..Nos 317, 319 et 321 rue Queen, ainsi que le nouvel édifice qui lui a été adjoint. Superficie du plancher, 16,000 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La division des analystes et des essais du ministère du Revenu de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. ..J. B. & W. A. Lamb.
Expiration du bail.. .. .. ..1er juin 1917; après, d'année en année.
Loyer.. .. ..$2,660 par année.
Les bailleurs paient les taxes d'améliorations locales et l'eau.
Le locataire paie les autres taxes et le chauffage.

N° 148.—Ottawa, Ont.. .. ..Les 3me et 4me étages de l'édifice Stephens, 217-219, rue Queen.
Occupés par.. .. ..Division des grains, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. ..*The 2 Macks, Ltd.*
Expiration du bail.. .. .. ..29 juin 1916.
Loyer.. .. ..$300 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes, le chauffage et l'ascenseur.
Le locataire paie les taxes d'eau.

N° 149.—Ottawa, Ont. .. ..Les 1er et 2me étages de l'édifice Stephen, côté nord de la rue Queen, à l'ouest de la rue Bank. Superficie de plancher, 4,970 pieds à raison de 70 cents du pied carré.
Occupés par.. .. ..La division de la papeterie, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. ..*The 2 Macks, Ltd.*
Expiration du bail.. .. .. ..6 juin 1920.
Loyer.. .. ..$3,479 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (à l'exception de l'eau), le chauffage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 150.—Ottawa, Ont. .. ..3me et 4me étages de l'édifice McNeill-Stewart, 198 et 200 rue Queen. Superficie du plancher, 2,893 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..L'Auditeur général (espace additionnel pour le bureau).
Bailleurs.. .. ..E. R. McNeill et R. G. Stewart.
Expiration du bail.. .. .. ..5 septembre 1916.
Loyer.. .. ..$1,850 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 151.—Ottawa, Ont. .. ..Edifice n° 18, rue York. Superficie du plancher, 2,500 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..Le bureau de distribution de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. ..A. J. Major.
Expiration du bail.. .. .. ..5 ans de la date d'occupation.
Loyer.. .. ..$6,155 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'assurance.
Le locataire paie le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 152.—Ottawa, Ont. .. ..Soubassement des nos 174, 176 et 178 rue Wellington. Superficie du plancher, 2,830 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..La division lithographique des arpentages du ministère de la Milice.
Bailleurs.. .. ..W. H. Martin & Co.
Expiration du bail.. .. .. ..4 décembre 1916, avec option de renouveler pour deux ans au même prix.
Loyer.. .. ..$900 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 153.—Ottawa, Ont. .. ..Etage Mezzanine et soubassement du Masonic Temple. Superficie de plancher, 1,017 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La Commission de conservation.
Bailleur.. .. ..Ottawa Masonic Temple, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..15 novembre 1918.
Loyer.. .. ..$636.75 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes (à l'exception de l'eau), le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 154.—Ottawa, Ont. .. ..Rez-de-chaussée et 1er étage du Masonic Temple, sur la rue Metcalfe, entre les rues Slater et Laurier; 8,188 pieds carrés à 75 cents par pied.
Occupés.. .. ..La Commission de conservation.
Bailleur.. .. ..Ottawa Masonic Temple, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..15 novembre 1918.
Loyer.. .. ..$6,141 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 155.—Ottawa, Ont. .. ..Maison à deux étages nos 64 et 66 rue George; 4,200 pieds carrés à 43 cents.
Occupée par.. .. ..Les magasins de la Milice.
Bailleur.. .. ..The Molson's Bank.
Expiration du bail.. .. .. ..20 février 1917.
Loyer.. .. ..$150 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau.

N° 156.—Ottawa, Ont. . . . . Tout l'édifice situé à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Slater, à l'exception d'un espace de 33 x 66 pieds de l'emplacement sur lequel il n'y a pas de constructions. Superficie du plancher, 9,764 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'arpenteur général et ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $4,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et l'assurance.
Le locataire paie les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 157.—Ottawa, Ont. . . . . La moitié ouest de l'emplacement n° 19, sur le côté sud de la rue Wellington, nos 102 et 104 rue Wellington. Superficie du plancher, 5,232 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Le ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . 1er juin 1920.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales.
Le locataire paie les taxes, à l'exception de celles ci-dessus mentionnées, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 158.—Ottawa, Ont. . . . . Nos 98 et 100 sur le côté sud de la rue Wellington (édifice Nagle). Superficie du plancher, 5,506 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Le ministère de la Justice.
Bailleur. . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et l'assurance.
Le locataire paie les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 159.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice en pierre à l'angle sud-ouest des rues Queen et Metcalfe, nos 94 et 96 Queen, ainsi qu'une cour. Superficie du plancher, 7,129 pieds carrés.
Occupés par. . . . . La division de la papeterie et de l'exposition du ministère de l'Agriculture.
Bailleur. . . . . Ottawa Improvement Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . Annuellement, le 1er août.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales.
Le locataire paie les autres taxes et l'eau.

N° 160.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me et 4me étages de la station Centrale. Superficie du plancher, 23,761 pieds carrés.
Occupés par. . . . . La Commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Ottawa Terminals Railway Co.
Expiration du bail. . . . . 1er novembre 1916, avec option de renouvellement pour 5 ans ou moins aux conditions qui seront réglées entre le bailleur et le locataire.
Loyer. . . . . $19,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le pouvoir pour les ascenseurs.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 161.—Ottawa, Ont. . . . . Soubassement, rez-de-chaussée et 1er étage de l'édifice Imperial, n° 138 rue Queen (à l'exception de la partie du soubassement occupée par l'appareil de chauffage et le compartiment pour le combustible). Superficie du plancher, 11,162 pieds carrés.
Occupés par. . . . . L'arpenteur général, ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Eliza Ann Pearson.
Expiration du bail. . . . . 1er janvier 1919.
Loyer. . . . . $5,400 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 162.—Ottawa, Ont.. .. ..3 chambres au 2me étage et 2 chambres au 3me étage de l'édifice de la banque de Québec, rue Wellington. Superficie du plancher, 1,500 pieds carrés.
Occupées par.. .. ..La division des statistiques du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Bailleur.. .. ..Quebec Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1917.
Loyer.. .. ..$1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.

N° 163.—Ottawa, Ont.. .. ..Les trois étages supérieurs de l'édifice à l'angle des rues Rideau et Sussex, 62,907 pieds carrés à 70 cents par pied.
Occupés par.. .. ..La Marine et les Pêcheries.
Bailleur.. .. ..A. E. Rea Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..9 septembre 1919.
Loyer.. .. ..$44,034.90 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 164.—Ottawa, Ont.. .. ..La partie ouest du rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur, rue Wellington, 1,785 pieds carrés.
Occupée par.. .. ..Le service rural des postes.
Bailleur.. .. ..Le club Rideau.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1917.
Loyer.. .. ..$1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 165.—Ottawa, Ont.. .. ..Tout l'édifice Robinson, côté sud de la rue Queen, entre les rues Metcalfe et Elgin, à l'exception de deux magasins et des soubassements de ces magasins. Superficie du plancher, 38,272 pieds carrés à 39 7/10 cents du pied carré.
Occupé par.. .. ..Les ministères des Postes, des Travaux publics et des Douanes.
Bailleur.. .. ..Hiram Robinson.
Expiration du bail.. .. .. ..1er septembre 1918.
Loyer.. .. ..$15,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le pouvoir pour les ascenseurs.
Le locataire paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 166.—Ottawa, Ont.. .. ..Chambres 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 du 2me étage de l'édifice du bailleur, angle des rues Sparks et Metcalfe.
Occupées par.. .. ..L'ingénieur de district et le capitaine Davey, des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. ..18 mars 1920.
Loyer.. .. ..$2,913.30 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 167.—Ottawa, Ont.. .. ..Partie de l'édifice du bailleur, angle sud-ouest des rues Sparks et Metcalfe.
Occupée par.. .. ..La division du géographe en chef et le bureau géographique, ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. ..Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. ..18 mars 1920.
Loyer.. .. ..$4,747.10 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 168.—Ottawa, Ont.. .. ..Emplacement n° 11, côté sud de la rue Wellington.
Occupé par.. .. ..Le ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..Succession Slater.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'eau.

N° 169.—Ottawa, Ont.. .. .. N° 172 rue Wellington, ainsi que la cour et l'addition de deux étages et soubassement, en arrière. Superficie du plancher, 5,752 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. La police montée du Nord-Ouest.
Bailleur.. .. .. Robert Nicholas Slater.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 mars 1910; depuis cette date, d'année en année.
Loyer.. .. .. $1,140 par année.
Le locataire paie les taxes, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 170.—Ottawa, Ont.. .. .. Deux étages à 109 rue Rideau. Superficie du plancher, 2,600 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. Espace additionnel pour le personnel d'inspection du ministère de la Milice.
Bailleur.. .. .. W. R. Stroud.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 20 février 1917.
Loyer.. .. .. $1,677 par année.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 171.—Peace River Crossing, Alta.. .. .. .. La moitié sud du premier étage de l'édifice du bailleur.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Chas. W. Fredericks.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er novembre 1916, et après, annuellement, aux mêmes conditions. Trois mois d'avis par écrit devra être donné par une des parties contractantes, pour terminer le bail à la fin de l'année.
Loyer.. .. .. $360 par année; le maître de poste paie $125 et le gouvernement $235.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 172.—Peace River Crossing, Alta.. .. .. .. Edifice des bailleurs.
Occupé par.. .. .. Division des terres fédérales, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. George & Stewart.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement, du 15 octobre 1915.
Loyer.. .. .. $60 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes.

N° 173.—Pincher-Creek, Alta.. .. .. Deux chambres au 2me étage du nouvel édifice du bailleur.
Occupées par.. .. .. Le surintendant des réserves forestières de Crows Nest.
Bailleurs.. .. .. MM. Fraser Frères & McRoberts.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $30 par mois.

N° 174.—Portage-la-Prairie, Man.. .. .. Premier étage. Les propriétés sur la rue Tupper, 40 x 60 pieds.
Occupé par.. .. .. Entrepôt de vérification de la douane.
Bailleur.. .. .. John J. Garland.
Expiration du bail.. .. .. .. 9 avril 1918.
Loyer.. .. .. $30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 175.—Prince-Albert, Sask.. .. .. Au rez-de-chaussée de l'édifice Herald, côté sud de la 11me rue ouest, entre les 1re et 2me avenues ouest, 1,286 pieds carrés, à raison de 93½ cents par pied carré.
Occupé par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. Herald Building, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $100 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et fournit les services du concierge.
Le locataire paie $1 par mois pour l'éclairage.

N° 176.—Prince-Rupert, C.-B.. .. .. Partie du quai du bailleur.
Occupée par.. .. .. Salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. Cie Grand-Tronc-Pacifique.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 novembre 1915, ensuite d'année en année. Le locataire peut terminer le bail en aucun temps après un avis de trois mois.
Loyer.. .. .. $5 par année.

Nº 177.—Prince-Rupert, C.-B. .. .. Premier étage de l'édifice du bailleur, sur la 1re avenue.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. Joseph Edward Merryfield, maintenant Allan Campbell.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1917.
Loyer.. .. .. $175 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et fournit le chauffage et les services du concierge.

Nº 178.—Prince-Rupert, C.-B. .. .. Deux chambres dans l'édifice "Federal". Superficie de plancher, 347·24 pieds carrés, à raison de 88 cents par pied carré.
Occupées par.. .. .. Capit. Davies, examinateur des capitaines et des seconds, ministère de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur.. .. .. Northern B.C. Development Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.

Nº 179.—Prince-Rupert, C.-B. .. .. Tout le rez-de-chaussée, avec les chambres du nº 1 au nº 9, inclusivement, sur le premier étage de l'édifice des bailleurs, désigné sous le nom "Federal Block".
Occupés par.. .. .. Les ministères du Revenu de l'Intérieur, de la Marine et Pêcheries, des Postes, des Douanes et des Travaux publics.
Bailleurs.. .. .. La Compagnie Northern B.C. Development.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juin 1917.
Loyer.. .. .. $500 par mois.
Le bailleur paie les taxes et fournit le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

Nº 180.—Québec, P.Q. .. .. Bureaux dans l'édifice, 103 rue Saint-Jean.
Occupés par.. .. .. L'ingénieur des améliorations de la rivière Saint-Charles.
Bailleur.. .. .. J. S. Bergeron.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $325 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

Nº 181.—Québec, P.Q. .. .. Tout le deuxième étage, 103, rue Saint-Jean, ainsi qu'une chambre de toilette.
Occupé par.. .. .. L'agent de colonisation.
Bailleur.. .. .. J. S. Bergeron.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $450 par année
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'éclairage.

Nº 182.—Québec, P.Q. .. .. Le rez-de-chaussée (1,761 pieds carrés) et une partie du soubassement (1,216 pieds carrés) dans l'édifice Dominion, rue Saint-Pierre.
Occupés par.. .. .. Station postale "B".
Bailleur.. .. .. Dominion Fish and Fruit, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1918.
Loyer.. .. .. $3,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'enlèvement de la neige.

Nº 183.—Québec, P.Q. .. .. Trois chambres dans l'édifice de R. Forget, 76, rue Saint-Pierre; 465 pieds carrés à 64½ cents.
Occupées par.. .. .. M. E. Rochette, agent des taxes sur les profits de guerre.
Bailleur.. .. .. L. H. Gaudry.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

Nº 184.—Québec, P.Q. .. .. Une chambre de 15 x 14 dans la maison du bailleur.
Occupée par.. .. .. J. A. Simard, division des grains de semence, ministère de l'Agriculture.
Bailleur.. .. .. Mme M. M. Germain, 57 rue Sainte-Anne, Québec.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur fournit le téléphone, le service du téléphone, le concierge et une partie de l'ameublement et paie le chauffage et l'éclairage.

N° 185.—Québec, P.Q. . . . . Maison en brique et les terrains sur le chemin de la Petite-Rivière.
Occupés comme. . . . . Maison pour le surintendant médical de l'hôpital d'immigration de Québec.
Bailleur. . . . . John Jack.
Expiration du bail. . . . . Le 1er mai 1918.
Loyer. . . . . $600 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 186.—Québec, P.Q. . . . . Une chambre de 17 x 16 pieds, au n° 1 rue Couillard, Haute-Ville.
Occupée par. . . . . D. Blondeau, examinateur des casiers postaux.
Bailleur. . . . . Mme O. Paris.
Expiration du bail. . . . . Dans une lettre du 14 mai 1914, Mme Paris dit que le ministère pourra occuper ce local aussi longtemps qu'il le voudra, mais pas moins d'une année.
Loyer. . . . . $20 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et les services du gardien.

N° 187.—Québec, P.Q. . . . . Un mille huit cents pieds carrés à $1.25 le pied carré. Chambres 500, 501, 502 et 503 au cinquième étage de l'édifice du bailleur, à l'angle des rues Saint-Joseph et de la Couronne, Québec.
Occupées par. . . . . L'ingénieur du district.
Bailleur. . . . . Quebec Railway, Light, Heat and Power Co.
Expiration du bail. . . . . Le 1er mai 1916, avec l'option de le renouveler d'un mois à l'autre.
Loyer. . . . . $2,250 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur et du concierge.

N° 188.—Québec, P.Q. . . . . Une partie de l'édifice du bailleur, 35 chemin Sainte-Foye.
Occupée par. . . . . La station postale Candiac.
Bailleur. . . . . J. Paul Tardivel.
Expiration du bail. . . . . 1er septembre 1917.
Loyer. . . . . $300, dont le maître de poste paie $175 et le gouvernement $125.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 189.—Québec, P.Q. . . . . Trois chambres, une voûte et vestibule, 23 rue Saint-Louis.
Occupés par. . . . . Archives.
Bailleur. . . . . Mlle Marguerite White.
Expiration du bail. . . . . Le 30 avril 1917.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 190.—Regina, Sask. . . . . Rez-de-chaussée dans le nouvel édifice de Robt. Simpson.
Occupé par. . . . . Bureau des colis postaux.
Bailleur. . . . . *Robt. Simpson Co., Ltd.*
Expiration du bail. . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $100 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 191.—Regina, Sask. . . . . Partie du rez-de-chaussée de l'édifice n° 2158, sur la 12me avenue. Superficie du plancher, 1,470 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Bureau des poids et mesures.
Bailleur. . . . . L'agence J. A. Westman.
Expiration du bail. . . . . 1er novembre 1917.
Loyer. . . . . $100 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes (sauf la taxe d'affaires), l'eau et le chauffage.

N° 192.—Regina, Sask. . . . . Deux chambres dans "Westman Chambers", rue Rose; 270 pieds carrés de superficie de plancher à raison de $1.33⅓ du pied carré.
Occupées par. . . . . Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . L'agence J. A. Westman.
Expiration du bail. . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, sauf la taxe d'affaires et fournit le chauffage et l'eau.

N° 193.—Reston, Man. . . . . Rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur, emplacement n° 17, section n° 4.
Occupé par.. .. ..Bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Wm. Albert Brady.
Expiration du bail.. .. ..Le 15 août 1916.
Loyer.. .. ..$300 par année; le gouvernement paie $112 et le maître de poste, $188.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 194.—Revelstoke, C.-B. . . . . Chambres 2 et 3 de l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par.. .. ..Le garde-forestier en chef.
Bailleur.. .. ..Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail.. .. ..Le 16 décembre 1916.
Loyer.. .. ..$40 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et le nettoyage.

N° 195.—Revelstoke, C.-B. .. .. Chambres 1, 4 et 5 au 2me étage, édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par.. .. ..Agent des terres fédérales.
Bailleur.. .. ..Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er février 1917.
Loyer.. .. ..$60 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et les services du gardien.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 196.—Ridgetown, Ont. .. .. Une partie de l'édifice municipal.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Ville de Ridgetown.
Expiration du bail.. .. ..Annuellement.
Loyer.. .. ..$525 par année, dont $300 sont payés par le gouvernement et $225 par le maître de poste.
Le bailleur paie toutes les taxes et fournit le chauffage et l'éclairage aux frais du maître de poste, le coût ne dépassant pas $150 par année.

N° 197.—Roblin, Man. .. .. Deuxième étage, emp. 6 dans la division 4 dans Roblin, Man. Plan enregistré n° 352.
Occupé par.. .. ..Le surintendant de la réserve Riding-Mountain.
Bailleur.. .. ..Frederick Young Newton.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er décembre 1916.
Loyer.. .. ..$27.50 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.

N° 198.—Rocky-Mountain-House, Alta. .. .. .. Tout l'édifice en bois et couvert en tôle, rue Centre.
Occupé par.. .. ..Le surintendant des forêts.
Bailleur.. .. ..Mary Catherine Green, épouse de T. D. Green.
Expiration du bail.. .. ..De mois en mois.
Loyer.. .. ..$25 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 199.—Sainte-Anne de Bellevue, P.Q. .. .. .. Chambre dans l'édifice municipal, de 25 x 25 pieds, avec l'usage du hangar pour le bois et le charbon.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Municipalité de Sainte-Anne de Bellevue.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er juin, chaque année.
Loyer.. .. ..$250 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'enlèvement de la neige.
Le locataire paie le chauffage, l'éclairage et l'eau.

N° 200.—Saint-Eustache, P.Q. .. .. Partie du premier étage de l'hôtel de ville—524 pieds et 3 pouces.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Village de Saint-Eustache.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er février 1919.
Loyer.. .. ..$300 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 201.—Saint-Félix de Valois, P.Q. .. .. Chambre d'en avant d'une maison sur le côté sud de la rue Principale.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..J. H. Lavallée.
Expiration du bail.. .. ..Le 23 février 1917, avec le privilège de renouveler le bail, d'année en année, en donnant trois mois d'avis.
Loyer.. .. ..$125 par année: $38 par le maître de poste et $87 par le ministère des Travaux publics.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige du toit, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 202.—Saint-Georges de Beauce, P.Q. .. .. .. Premier étage d'un édifice, 20 x 30 pieds.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Mme P. L. Moisan.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er septembre 1917, avec option de le renouveler pour 5 ans de plus aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $300 par année; $200 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 203.—Saint-Jean de Matha, P.Q. .. .. Maison en bois, 36 x 40 pieds, 2 étages, n° 300 du premier rang, Sainte-Louise.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J.-Baptiste Turcotte.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $44 par année: $19 par le maître de poste, et $25 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 204.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Un emplacement au bout supérieur de l'entrepôt n° 5, Sand-Point.
Occupé comme.. .. .. Site pour la construction d'un abri à Sand-Point, pour les débardeurs.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean, N.-B.. .. ..
Expiration du bail.. .. .. Le 1er janvier 1918. Peut être renouvelé pour 7 années de plus, mais si le bailleur refuse de renouveler le bail, la cité paiera au locataire la somme dépensée pour les améliorations.
Loyer.. .. .. Deux cents par année.
Pas de taxes.

N° 205.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Loyer du terrain pour une partie de l'emplacement du bureau de douane.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean, N.-B.
Loyer.. .. .. $22 par année.

N° 206.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Deuxième étage de l'entrepôt n° 4 et de la rampe, sur le quai.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. Le 31 décembre de chaque année.
Loyer.. .. .. $2,105.32 par année.
Le locataire paie la cité de Saint-Jean pour l'eau fournie.

N° 207.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Prolongement du fil électrique pour régler l'horloge du bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Cie de téléphone, N.-B.
Loyer.. .. .. $10 par année.

N° 208.—Saint-Joseph de Beauce, P.Q. .. .. Espace de 20 x 30 pieds, soit 600 pieds carrés; hauteur ne devant pas être moins de 10 pieds; édifice de la rue Principale, là où se trouve l'édifice du bureau de poste.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Odilon Cliche.
Expiration du bail.. .. .. 5 ans de la date d'occupation.
Loyer.. .. .. $350 par année; le gouvernement paie $200 et le maître de poste $150.
Le bailleur paie les taxes (excepté les taxes d'eau) et les services du concierge; il paie le poêle et fournit de l'éclairage pour 7 lampes

N° 209.—Sainte-Rose, P.Q. .. .. Rez-de-chaussée de l'école.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Sainte-Rose, P.Q.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er mai 1917, avec option de le renouveler pour cinq années aux mêmes conditions, sur le consentement mutuel des deux parties. Le bailleur a droit à un avis de 3 mois en cas de renouvellement.
Loyer.. .. .. $200 par année, dont $38 par le maître de poste et $162 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage et l'éclairage.

N° 210.—St. Stephen, N.-B. . . . . Des chambres dans l'édifice à l'angle des rues King et Water, avec l'usage du soubassement pour les combustibles, etc., et le droit d'entrée sur la rue Water.
Occupées par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . D'abord, John D. Chipman; à présent, David Johnson.
Expiration du bail. . . . . . Le 13 août 1916.
Loyer. . . . . $150 par année.

N° 211.—Salmon-Arm, C.-B. . . . . Trois chambres en arrière de l'édifice de la Banque Hamilton.
Occupées par. . . . . Le garde-forestier en chef.
Bailleur. . . . . J. Robb, gérant de la Banque Hamilton.
Expiration du bail. . . . . . Sur un avis de trois mois par le bailleur.
Loyer. . . . . $12 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.

N° 212.—Saskatoon, Sask. . . . . Deux chambres dans les propriétés du bailleur avec l'usage de la ruelle pour l'entrée, ainsi que l'usage du lavabo avec les autres locataires.
Occupées par. . . . . L'inspecteur des poids et mesures.
Bailleurs. . . . . John H. Cameron et Annie M. Johnstone.
Expiration du bail. . . . . . Le 11 novembre 1916.
Loyer. . . . . $60 par mois.
Les bailleurs paient le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie les taxes.

N° 213.—Saskatoon, Sask. . . . . 2,000 pieds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice "York".
Occupés par. . . . . Bureaux des douanes et de messageries et l'entrepôt de vérification.
Bailleur. . . . . *Canadian City and Town Properties Co.*, de Saskàtoon.
Expiration du bail. . . . . . 5 juin 1917, avec le privilège de renouveler pour une autre année.
Loyer. . . . . $70 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage à la vapeur.

N° 214.—Saskatoon, Sask. . . . . Les chambres nos 412 et 415 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la rue 21me et la 1re avenue.
Occupées par. . . . . Le surintendant du service des malles de chemin de fer et son personnel.
Bailleur. . . . . Imperial Canadian Trust Co.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er septembre 1916.
Loyer. . . . . $631.20 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et le service de l'ascenseur.

N° 215.—Saskatoon, Sask. . . . . Chambre n° 212 dans l'édifice à l'angle de la 21me rue et la 1re avenue, désigné sous le nom de l'édifice Canada; superficie de plancher, 477 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Le bureau d'accise du Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Imperial Canadian Trust Co.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er novembre 1916.
Loyer. . . . . $600 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, le nettoyage et le pouvoir électrique pour l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 216.—Saskatoon, Sask. . . . . Chambre n° 414 dans l'édifice *Canada Life*, angle de la 21me rue et de la 1ère avenue. Superficie du plancher, 310 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Le surintendant de la poste par chemin de fer et son personnel.
Bailleur. . . . . La *Imperial Canadian Trust Co.*
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1917, avec le privilège de renouveler le bail pour une année, aux mêmes conditions, en donnant 3 mois d'avis.
Loyer. . . . . $249 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et les services du concierge et de l'ascenseur.

N° 217.—Saskatoon, Sask.. .. .. Rez-de-chaussée, dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la 23me rue et la 2me avenue; superficie du plancher, environ 3,700 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..Le bureau de douane.
Bailleur.. .. ..Chester Thompson.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 12 décembre 1916.
Loyer.. .. ..$350 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 218.—Saskatoon, Sask.. .. ..A l'angle nord-ouest de la 3me avenue et la 22me rue, dans le nouvel édifice à l'épreuve du feu, avec le soubassement et le rez-de-chaussée seulement.
Occupés par.. .. ..Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs.. .. ..Wilson Frères.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er octobre 1916.
Loyer.. .. ..$200 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et les services du gardien.

N° 219.—Sherbrooke, P.Q.. .. ..Tout le premier étage d'un édifice portant les numéros civiques 3, 5 et 7, rue Albert. Superficie de plancher, 2,715 pieds carrés. Loyer équivaut à 36 cents par pied carré.
Occupé par., ...L'inspecteur des postes.
Bailleurs.. .. ..E. J. L. Page et James R. Sangster, faisant affaire sous le nom de *Page Printing and Building Co.*
Expiration du bail.. .. .. ..Le 15 septembre 1918, avec l'option de le renouveler pour cinq ans aux mêmes conditions; mais le locataire a le droit de terminer le bail le 15 septembre 1917 ou le renouvellement du dit bail à la fin de la troisième ou de la quatrième année de la dite période de renouvellement en donnant un avis écrit trois mois avant le 1er mai 1917, ou avant l'expiration de la dite quatrième année en donnant un avis par écrit de l'intention de terminer ce bail à cette dite date ou de le renouveler à la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer.. .. ..$996 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage, le nettoyage, y compris les corridors et fournissent le pouvoir pour l'ascenseur à marchandises dont on peut se servir jour et nuit avec les autres locataires.

N° 220.—Sherbrooke, P.Q.. .. ..Une partie de l'étage supérieur et l'usage de deux voûtes dans l'édifice du bailleur. Superficie de plancher, 1,863 pieds carrés.
Occupée par.. .. ..L'ingénieur de district, ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..Chemin de fer Québec-Central.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er février 1917, avec l'option de le renouveler pour deux années en donnant avis par écrit trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. ..$1,400 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et le service de l'ascenseur.

N° 221.—Shoal-Lake, Man.. .. ..Chambre d'en avant dans l'édifice municipal, de 16 x 35, avec usage de la voûte.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Village de Shoal-Lake, Man.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mars 1918, avec privilège de louer pour 3 ans, sur 3 mois d'avis avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. ..$360; le maître de poste paie $180 et le gouvernement $180.
Le bailleur paie les taxes d'eau, le chauffage, l'éclairage, l'enlèvement de la neige et les services du concierge.

N° 222.—*Sturgeon-Falls, Ont*.. .. ..Rez-de-chaussée d'un édifice en brique, de 24 x 80 pieds, soit 1,920 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Azaire Adolphe Aubin.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er novembre 1917; renouvelable ensuite d'année en année pour une période de 3 ans, si le locataire le demande.
Loyer.. .. ..$900 par année; le maître de poste paie $250 et le ministère $650.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 223.—*Swan-River, Man*.. .. ..La chambre du coin sud-ouest dans le bureau d'avocat du bailleur.
Occupée par.. .. ..Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. ..Benjamin E. Rothwell.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 5 septembre 1916.
Loyer.. .. ..$15 par mois.

N° 224.—*Swift-Current, Sask*.. .. ..Deux magasins au rez-de-chaussée d'un édifice situé dans la moitié sud de l'emp. n° 8, section 49, donnant sur la 1ère avenue-est. Superficie, 2,640 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..Terres fédérales.
Bailleur.. .. ..Archibald Galbraith.
Expiration du bail.. .. .. ..17 novembre 1917.
Loyer.. .. ..$100 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 225.—*Swift-Current, Sask*.. .. ..2,075 pieds carrés, au rez-de-chaussée, et 587 pieds carrés au soubassement, de l'édifice du bailleur, sur l'emplacement 18, section 55.
Occupés par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..J. A. Yager; bail assigné à la *Western Trust Co.*, le 17 février 1916.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 20 novembre 1917.
Loyer.. .. ..$105 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et le concierge.

N° 226.—*Sydney, N.-E*.. .. ..Chambres 3 et 4 dans l'édifice "Post"; superficie de plancher, 568 pieds carrés.
Occupées par.. .. ..A. G. McLeod, inspecteur des pêcheries.
Bailleur.. .. ..J. L. McLennan, de Petersfield, Sydney, N.-E. (La *Sydney Post Publishing Co.*, le 17 avril 1916, nous donne avis que depuis le 1er janvier 1916, elle détient le bail de tout l'édifice, et a droit au loyer depuis cette date.)
Expiration du bail.. .. .. ..1er octobre 1916.
Loyer.. .. ..$360 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage, l'eau, l'éclairage, les services du concierge et l'enlèvement de la neige.

N° 227.—*Sydney, N.-E*.. .. ..Chambre 5, dans l'édifice "Post", rue Dorchester.
Occupée par.. .. ..V. Mullins, sous-agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur.. .. ..J. S. McLennan, de Petersfield, Sydney, N.-E. (La *Sydney Post Publishing Co.*, le 17 avril 1916, nous donne avis que depuis le 1er janvier 1916, elle détient le bail de tout l'édifice, et a droit au loyer depuis cette date.)
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1918.
Loyer.. .. ..$180 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage et le service du concierge.

N° 228.—*Trois-Rivières, P.Q*.. .. ..Bureau dans l'édifice du bailleur.
Occupé par.. .. ..M. Berlinguet, ingénieur-aviseur.
Bailleur.. .. ..F. X. Berlinguet.
Expiration du bail.. .. .. ..Quand le nouvel édifice sera complété.
Loyer.. .. ..Gratis.

N° 229.—Trois-Rivières, P.Q. . . . . Premier étage d'un édifice, à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-Antoine. Superficie de plancher, 35 sur 23 pieds.
Occupé par. . . . . L'inspecteur des postes.
Bailleur. . . . . Succ. 1001 des Chevaliers de Colomb.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er mai 1919. Loué pour cinq ans du 1er mai 1914, le locataire ayant le droit de terminer le bail à la fin de chaque année en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de l'année.
Loyer. . . . . $420 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 230.—Tignish, I.-P.-E. . . . . 9,542 pieds carrés de terrain à Tignish.
Occupé par. . . . . Emplacement pour bureau de poste.
Bailleur. . . . . Chemin de fer de l'Etat.
Expiration du bail. . . . . . . Sur avis écrit par le bailleur.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 231.—Toronto, Ont. . . . . Bureaux nos 542, 543, 544 et 545, avec les voûtes nos 125, 126 et 127.
Occupés par. . . . . L'ingénieur de district.
Bailleur. . . . . Confederation Life Association.
Expiration du bail. . . . . . . Le 14 septembre 1916.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les services du gardien, et fournit l'usage de l'ascenseur.

N° 232.—Toronto, Ont. . . . . Espace au deuxième étage de l'édifice de commandes par la poste de la Cie T. Eaton, rue Albert. Superficie, 726 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Le triage des colis postaux.
Bailleur. . . . . La Cie T. Eaton, Ltée.
Expiration du bail. . . . . . . Sur trois mois d'avis par une des parties.
Loyer. . . . . Gratis.
Le bailleur paie l'éclairage et le chauffage.

N° 233.—Toronto, Ont. . . . . Une partie du lot riverain n° 48 sur le plan enregistré 5a, à l'angle sud-ouest des rues Front et Lorne, avec l'édifice de la compagnie.
Occupés par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . . . D'un mois à l'autre. Le chemin de fer aura le droit de terminer le bail en donnant un mois d'avis, par écrit, changé en trois mois d'avis quand on occupera l'espace additionnel, le 2 septembre 1910.
Loyer. . . . . $200 par mois.
Le bailleur paie les taxes.

N° 234.—Toronto, Ont. . . . . Espace additionnel dans l'édifice de la gare Union, en plus de l'espace occupé actuellement.
Occupé par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . . . De mois en mois. Le bail de toutes les propriétés sera à l'avenir d'un mois à l'autre et pourra être terminé par aucune des parties sur trois mois d'avis, par écrit.
Loyer. . . . . $100 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 235.—Toronto, Ont. . . . . Une partie du Dépôt Union avec l'usage du lavabo.
Occupée par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . . . D'année en année, du 1er janvier, mais le bailleur a le droit de le terminer en aucun temps en donnant un mois d'avis, par écrit.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie les taxes (excepté les taxes sur les propriétés personnelles qui sont payées par le locataire), le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie l'eau.

N° 236.—Toronto, Ont.. .. ..Rez-de-chaussée d'un édifice en brique à trois étages, sur le côté ouest de la rue Main, Toronto-Est, avec droit de passage dans la cour de l'entrée de côté jusqu'à la ruelle, et droit de passage sur la ruelle en arrière de la rue Gerard.
Occupé par.. .. ..La station postale "H".
Bailleurs.. .. ..Andrew McMillan et Wm Costain.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er octobre 1918.
Loyer.. .. ..$75 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes et le chauffage.

N° 237.—Toronto, Ont.. .. ..Rez-de-chaussée et soubassement de la propriété à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham.
Occupés par.. .. ..La station postale "E".
Bailleur.. .. ..Alexander Mullin.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er août 1916 avec l'option de le renouveler pour trois ans aux mêmes conditions.
Loyer.. .. ..$1,440 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 238.—Toronto, Ont.. .. ..Partie de la propriété dans l'édifice Rossin House, magasin n° 121 rue King-Ouest, avec le soubassement.
Occupée par.. .. ..La section postale "B".
Bailleur.. .. .. Compagnie de l'hôtel Rossin House.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 8 août 1915, en attendant le renouvellement.
Loyer.. .. ..$1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 239.—Toronto, Ont.. .. ..Espace comprenant 1,500 pieds carrés, dans le soubassement de l'édifice des commandes par la poste du bailleur, 156 rue Front-West.
Occupé par.. .. ..Le triage des colis postaux.
Bailleur.. .. ..La Cie Robert Simpson, Ltée.
Expiration du bail.. .. .. ..Sur trois mois d'avis donné par une des parties.
Loyer.. .. ..
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 240.—Toronto, Ont.. .. ..Le morceau de terrain comprenant des parties des emplacements nos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, section "A", et les ruelles en arrière de ces emplacements, sur la rue Front.
Occupés par.. .. .. Pour l'érection d'un édifice devant servir au locataire en rapport avec le service des malles et d'autres services.
Bailleur.. .. ..La Cie *Toronto Terminals Railway*.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er septembre 1936; renouvelable à tous les 21 ans moyennant un loyer d'après la valeur de la propriété.
Loyer.. .. ..$17,000 par année.

N° 241.—Transcona, Man.. .. ..Rez-de-chaussée et soubassement de la partie centrale de l'édifice sur les lots 22, 23 et 24, dans le bloc 22, avec le terrain qui y est attaché.
Occupés par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Wm McFarlane.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er avril 1918.
Loyer.. .. .. $900 par année, dont $650 par le ministère et $250 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 242.—Trois-Pistoles, P.Q.. .. ..Partie du rez-de-chaussée de l'édifice municipal.
Occupée par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Municipalité de Trois-Pistoles.
Expiraton du bail.. .. .. ..Annuellement, le 1er octobre.
Loyer.. .. .. $100 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'enlèvement de la neige. La maîtresse de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 243.—Unity, Sask.. .. .. Emplacements 27, 28 et 29 de la propriété 6, dans Unity.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Grand Trunk Pacific Development Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er avril 1931, avec l'option de le renouveler pour 21 ans au même loyer.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 244.—Vancouver, C.-B.. .. .. Chambres 614, 615, 616, 617 et 618 dans l'édifice Birks, au 6me étage; 1,125 pieds carrés à $1.15 par pied carré.
Occupées par.. .. .. Le surintendant des dragues.
Bailleurs.. .. .. Wm Massey Birks, John Henry Birks et Gerald Walker Birks, Montréal.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 30 novembre 1916.
Loyer.. .. .. $1,296 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'éclairage jusqu'à 29 lampes de 25 watts et les services du concierge et de l'ascenseur.

N° 245.—Vancouver, C.-B.. .. .. Deux chambres, édifice Empire, 603 rue Hastings, Vancouver-ouest. Superficie de plancher, 748 pieds cubes.
Occupées par.. .. .. Capitaine Charles Eddie, inspecteur des capitaines et seconds.
Bailleur.. .. .. Julius A. Brown.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $40 par mois.

N° 246.—Vancouver, C.-B.. .. .. Partie de l'anse Burrard contiguë au lot 135 du groupe 1, district de New-Westminster.
Occupée comme.. .. .. Site d'une bâtisse de détention.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. La compagnie peut terminer le bail en donnant une année d'avis.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 247.—Vancouver, C.-B.. .. .. Chambre dans le dépôt du chemin de fer des bailleurs; 2,524 pieds carrés à $1.22 par pied carré.
Occupée par.. .. .. Salle de triage du ministère des Postes.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er août 1919.
Loyer.. .. .. $3,079.28 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 248.—Vancouver, C.-B.. .. .. Trois chambres au 2me étage. Hangar de détention des Chinois adjacent au hangar. Le devant du quai n° 1. Vancouver, et droit d'accès sur la propriété du bailleur par les voies ordinaires.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration et bâtisse temporaire de détention pour les immigrés ainsi que magasins.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. D'une année à l'autre, du 1er janvier.
Loyer.. .. .. $25 par mois.

N° 249.—Vancouver, C.-B.. .. .. Cavité sous le trottoir, située sur le côté est de la rue Howe et ayant une superficie de 107 pieds.
Bailleur.. .. .. Cité de Vancouver.
Expiration du bail.. .. .. .. Aucun temps, sur avis d'un mois, par écrit.
Loyer.. .. .. $5.35 par année.

N° 250.—Vancouver, C.-B.. .. .. Le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième étages, 249, rue Hastings-Est. Superficie totale de ce local et des propriétés louées en vertu du bail n° 9542: 5,814 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. La station postale "B", etc.
Bailleur.. .. .. Mme Robert Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. Chaque mois.
Loyer.. .. .. $335 par mois, jusqu'à ce que le nouvel édifice soit prêt pour occupation. Remarque—Entre cette propriété et d'autres louées par Mme Hamilton, le loyer pour les deux ne devant pas excéder $600 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 251.—Vancouver, C.-B. .. .. Rez-de-chaussée de l'édifice à 249 rue Hastings.
Occupé par.. .. .. La station postale "B".
Bailleur.. .. .. Mme Robt. Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 15 avril 1918 (bail n° 9542).
Loyer.. .. .. $315 par mois pour les trois années suivantes.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 252.—Vancouver, C.-B. .. .. Chambre dans l'édifice Winch.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur de taxation.
Bailleurs.. .. .. R. V. Winch & Cie, Ltée.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $15 par mois.
Les bailleurs paient le chauffage.

N° 253.—Verdun, P.Q. .. .. Deux étages de deux chambres chacun, dans l'édifice du bailleur, voisin au bureau de poste. Superficie du plancher, 810 pieds carrés.
Occupés par.. .. .. Les facteurs des postes.
Bailleur.. .. .. Hector Perrin.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 21 décembre 1917 ; le locataire a le privilège de renouveler le bail pour 2 ans, aux mêmes conditions, en donnant trois mois d'avis.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et les services du gardien.

N° 254.—Vermilion, Alta. .. .. Une partie des terrains de la gare du bailleur.
Occupée par.. .. .. Site de la salle d'immigration.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Nord-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Sur un mois d'avis du bailleur ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 255.—Victoria, C.-B. .. .. Un abri dans l'un des hangars du quai du Pacifique-Canadien pour l'appareil de fumigation.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $2.50 par mois.

N° 256.—Victoria, C.-B. .. .. Trois étages à l'angle des rues Langley et Broughton, édifice Ames-Holding.
Occupés par.. .. .. Entrepôt temporaire de vérification.
Bailleur.. .. .. Alexander James Coholan McDermott.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1917.
Loyer.. .. .. $500 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 257.—Victoriaville, Qué. .. .. Emplacement de drain.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. La permission peut être annulée en aucun temps.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 258.—Vicking, Man. .. .. Emplacement.
Occupé par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. G.T.P. Development Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 16 février 1932 ; avec privilège de renouveler le bail pour 21 années de plus, aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 259.—Virden, Man. .. .. Ecole.
Occupée par.. .. .. Bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. District scolaire de Virden, Man.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 mars 1917.
Loyer.. .. .. $250 par année.

N° 260.—Wadena, Sask. .. .. Emp. 5 et 6, propriété 23, à l'angle de l'avenue Railway et la 3me rue, dans Wadena.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. McKenzie, Mann Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1918. Le locataire devra quitter en aucun temps sur 30 jours d'avis et une proportion du loyer sera remboursée.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le bailleur paie les taxes.

N° 261.—Wainwright, Alta.. .. ..Les emplacements nos 1 et 2, section n° 2.
Occupés par.. .. ..Site de la salle d'immigration.
Bailleur.. .. ..La *Grand Trunk Pacific Town and Development Co., Ltd.*
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er septembre 1929, avec le privilège de renouveler le bail pour 21 années de plus, aux mêmes conditions.
Loyer.. .. ..$1 par année.

N° 262.—Weymouth, N.-E.. .. ..Edifice appartenant au bailleur, au côté ouest du chemin principal et au côté sud du pont.
Occupé par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Thomas C. Rice.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er juin 1917.
Loyer.. .. ..$200 par année, dont $100 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et l'eau.

N° 263.—Wilkie, Sask.. .. ..Emplacement pour la salle d'immigration.
Bailleur.. .. ..Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. ..Aucun bail n'est enregistré au ministère, mais un loyer a été payé annuellement à l'avance jusqu'au 27 janvier 1917.
Loyer.. .. ..$1 par année.

N° 264.—Windsor, Ont.. .. ..Une partie de l'édifice du bailleur à l'angle sud-est de l'avenue Ouellette et de la rue London.
Occupée par.. .. ..L'ingénieur de district, ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..La Compagnie Heintzman.
Expiration.. .. ..Le 2 octobre 1919.
Loyer.. .. ..$1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 265.—Winnipeg, Man.. .. ..Chambre additionnelle dans l'édifice Bawlf.
Occupée par.. .. ..Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur.. .. .. Succession N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. ..A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. ..$35 par mois.

N° 266.—Winnipeg, Man.. .. ..Des bureaux au 3me étage et un petit magasin au 2me étage de l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupés par.. .. ..Le service hydrographique.
Bailleur.. .. .. Succession N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er décembre 1918, le locataire ayant le privilège de terminer le bail à la fin de la troisième année (le 1er décembre 1916) ou de la quatrième année (le 1er décembre 1917) en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer.. .. ..$225 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, l'assurance, le nettoyage et le service de l'ascenseur.

N° 267.—Winnipeg, Man.. .. ..Deux chambres dans l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupées par.. .. .. Le bureau du gaz et de l'électricité.
Bailleur.. .. .. Succession N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. Aucun temps, sur 30 jours d'avis.
Loyer.. .. ..$70 par mois.

N° 268.—Winnipeg, Man.. .. .. Sept chambres, nos 400, 402, 404, 240, 210, 208 et 214 dans le vieil édifice Grain Exchange.
Ocupées par.. .. ..Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur.. .. .. Succession N. Bawlf.
Expiration du bail.. .. .. .. Sur un mois d'avis, du 1er du mois.
Loyer.. .. ..$90 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et le balayage.

N° 269.—Winnipeg, Man. . . . . Bureau n° 406 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de l'avenue Portage et la rue Edmonton.
Occupé par. . . . . Les archives.
Bailleur. . . . . Wm James Boyd.
Expiration du bail. . . . . Le 31 mars 1917.
Loyer. . . . . $45 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, les services du concierge et le nettoyage. Le locataire paie l'éclairage.

N° 270.—Winnipeg, Man. . . . . Bureau (15 x 16 pieds; 240 pieds carrés) dans l'édifice Boyd.
Occupé par. . . . . L'inspecteur des pêcheries.
Bailleur. . . . . W. J. Boyd.
Expiration du bail. . . . . A la fin de chaque mois.
Loyer. . . . . $27 par mois.

N° 271.—Winnipeg, Man. . . . . Partie du deuxième étage de l'édifice Boyd, à l'angle de la rue Edmonton et l'avenue Portage. Superficie de plancher, 1,016 pieds carrés.
Occupée par. . . . . La commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Wm J. Boyd.
Expiration du bail. . . . . Le 1er juin 1917.
Loyer. . . . . $1,270 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, le nettoyage, l'ascenseur et le gardien.

N° 272.—Winnipeg, Man. . . . . Ligne privée du poste des pompiers, bâtisse d'immigration, Winnipeg, avec le système d'alarme de la Cie *Canadian May Oatway Fire Alarm*, Ltée: 1¼ mille à $7.50 par quart de mille.
Bailleur. . . . . La *Canadian May Oatway Fire Alarm Co.*, maintenant les téléphones du gouvernement du Manitoba.
Expiration du bail. . . . .
Loyer. . . . . $37.50 par année.

N° 273.—Winnipeg, Man. . . . . Chambre dans l'édifice de la Compagnie Dominion Express.
Occupée par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . Le 11 juillet 1916, mais il peut être terminé en aucun temps par le bailleur en donnant un mois d'avis, par écrit, au locataire.
Loyer. . . . . $2,992.66 par année.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie les taxes.

N° 274.—Winnipeg, Man. . . . . Le logement et dépendances, à l'angle sud-ouest de l'avenue Portage et la rue Aubrey, constituant les deux magasins à l'ouest du magasin du coin dans le dit édifice.
Occupés par. . . . . La station postale "D".
Bailleurs. . . . . C. W. Cooper et W. A. Cooper.
Expiration du bail. . . . . Le 31 mars 1918, avec privilège de renouveler le bail pour une année.
Loyer. . . . . $1,600 par année.
Le locataire paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 275.—Winnipeg, Man. . . . . Chambres 701, 702, 703 et 704, édifice Notre-Dame.
Occupées par. . . . . Ingénieur de district et personnel.
Bailleur. . . . . Notre-Dame Investment Co.
Expiration du bail. . . . . 1er janvier 1920.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et les services du concierge, fournit le service de l'ascenseur.

N° 276.—Winnipeg, Man. . . . . Tout le logement et ses dépendances, désignés sous le n° 103, Osborne, "Adelaide Block".
Occupés par. . . . . La station postale "C".
Bailleur. . . . . Sir R. P. Roblin.
Expiration du bail. . . . . Le 1er février 1917.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 277.—Winnipeg, Man.. .. .. Trois chambres et une voûte dans l'édifice *Union Bank*; 600 pieds carrés à $1.12½ par pied carré.
Occupées par.. .. .. W. L. Ball, inspecteur de la perception des taxes sur les profits de guerre.
Bailleur.. .. .. La Banque Union.
Expiration du bail.. .. .. .. Une année de la date d'occupation.
Loyer.. .. .. $675 par année.
Le bailleur paie le chauffage et les services du concierge.

N° 278.—Winnipeg, Man.. .. .. Chambre, 28 x 75 pieds, au soubassement du dépôt Union.
Occupée par.. .. .. Bureau postal.
Bailleur.. .. .. Winnipeg Joint Terminals.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er septembre 1917, avec l'option de le renouveler pour un autre terme de 5 ans aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $2,416 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'éclairage.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES HAVRES ET LES RIVIÈRES

Y COMPRIS

LES SERVICES DES BASSINS DE RADOUB, DES DRAGUEURS,
DES CHEMINS, PONTS, ARPENTAGES ET LEVÉS
DES PLANS, DANS TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 21 septembre 1916.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 31 mars 1916.

Ces travaux comprennent: la construction et la réparation de quais, jetées, môles, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des grèves; l'amélioration des ports et des rivières par le dragage; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat; la construction et l'entretien des bassins de radoub, la construction, l'entretien et le fonctionnement des glissoirs et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords, et des ponts construits sur les grands chemins qui relèvent du gouvernement fédéral dans les territoires du Nord-Ouest; l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques, l'arpentage proprement dit et le levé des plans, ls études topographiques et examens ordinaires, y compris les mesurages géodésiques, les nivellements de précision et toutes les opérations nécessaires à la préparation des plans, rapports et estimations; l'essai des ciments, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ABERCROMBIE (POINTE).

La Pointe Abercrombie est située sur le côté sud du havre de Pictou, à un mille de la ville de Pictou, et sur le côté opposé du havre. Du dragage a été fait en cet endroit pour permettre au bateau traversier, qui fait le trajet entre le quai de la Pointe et Pictou, de pouvoir accoster le dock à la marée basse. Dans ce but on a creusé jusqu'à une profondeur de 10 pieds, à marée basse, un bassin de 50 pieds le long des côtés et au bout extérieur du quai, ainsi qu'un passage de 35 pieds de largeur et de 950 pieds de longueur jusqu'au chenal du havre.

Les travaux ont été exécutés par la drague *N° 4* du ministère, du 18 au 23 juin 1915. On a enlevé 2,121 verges cubes d'argile molle, mesurées sur place ou 2,535 verges, mesurées sur les chalands, ce qui donne un facteur d'expansion de 19·5%. Le chenal demeurera probablement navigable pour le bateau-traversier pour une période de cinq à dix années.

ADVOCATE.

Advocate est un village important du comté de Cumberland, situé sur la baie Graville, 30 milles à l'ouest de Parrsboro. La population de ce village est de 1,000 habitants, qui s'occupent principalement de la culture, du commerce de bois, de l'exploitation des mines, et de l'industrie de la pêche. Pendant les exercices financiers de 1898-1899 et 1899-1900, une somme de $2,765.41 a été dépensée pour construire un quai en pilotis. En 1900-01, un autre montant de $431.82 a été dépensé pour lambrisser ce quai. Pendant l'exercice de 1904-05, on a élargi ce quai de 12 pieds. En 1910-11, le plancher de cette structure a été renouvelé, et le quai avait alors 360 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, à l'exception de la tête qui avait 40 pieds de longueur par 42 pieds de largeur. Ce quai a une hauteur de 12 à 16 pieds; il est construit en chevalets de pilotis, distancés de 10 pieds, parfaitement renforcés au moyen de liernes, bien boulonnés et garnis de moises. Dans le cours de l'année dernière, on a construit un prolongement de 100 pieds ayant une largeur de 42 pieds. Cette nouvelle partie a été construite d'une manière analogue à celle du quai principal, c'est-à-dire en chevalets de pilotis, placés chacun à une distance longitudinale de 10 pieds, mesure prise d'axe en axe sur la tête des pilotis. En outre du prolongement, on a renouvelé environ la moitié des solives extérieures du vieux quai, une petite partie du plancher, et 12 défenses neuves ont été ajoutées. Le montant total dépensé a été de $2,206.17. La hauteur actuelle du quai, à l'extrémité extérieure du prolongement, est de 18 pieds, de sorte que deux vaisseaux avec un tirant d'eau de deux pieds de plus peuvent y être placés facilement. Les travaux ont été commencés le 1er juillet 1915 et complétés le 22 septembre 1915. Les grandes marées montent de 38 pieds, et les mortes mers de 31 pieds.

AMAGUADEES-POND.

L'étang d'Amaguadees (baie Castle), dans le comté de Cap-Breton (nord), se trouve sur le côté nord de la Baie de l'Est, formant le bras oriental du lac Grand-Bras-d'Or.

Pendant l'exercice financier de 1915-16, la somme de $200.29 a été dépensée en ouvrage à la journée pour renouveler une partie du plancher du quai, à son extrémité intérieure, et pour réparer le pont qui traverse le débouché du chemin.

AMHERST (POINTE).

La Pointe Amherst est un établissement de cultivateurs, ayant une population d'environ 400 habitants, situé à trois milles au sud de la ville d'Amherst, A la fin de l'année 1907-08, un quai en caissons a été construit en cet endroit. Pendant l'exercice financier de 1912-13, on a dépensé $503.37 pour réparer la face extérieure de la pile extérieure de ce quai.

Pendant le dernier exercice financier, les pilotis ont été rasés par les glaces et un grand nombre de matelas posés en 1912-13 ont été démolis. L'affouillement produit par l'eau a amené l'affaissement de toute la partie extérieure du quai, et une grande partie du lest de pierre s'est éboulée en dehors de la structure. Durant le cours de l'année on a dépensé la somme de $190.52 pour des réparations temporaires.

A l'intérieur du quai, il y a une cale pour l'accostage d'un bateau à gazoline qui fait la traverse entre Amherst et Minudie. Pendant le cours de l'année dernière on a

lambrissé en madriers de bois dur l'angle de cette cale sur une largeur de 15 pieds de chaque côté pour empêcher tout autre dommage par la débacle des glaces. Les travaux ont été commencés le 27 octobre et complétés le 18 novembre 1915.

Les grandes marées montent de 40 pieds, les mortes mers de 33 pieds.

AMHERST.

Le port d'Amherst est situé à la tête de la baie de Fundy, à l'embouchure de la rivière La-Planche. L'endroit où s'est fait du dragage est environ à 2½ milles en ligne directe de la ville d'Amherst et à quatre milles par le chemin. Amherst est le chef-lieu du comté de Cumberland et sa population est d'environ 12,000 habitants.

Le trafic maritime de ce port est fait ordinairement par des goélettes à trois mâts et des steamers, ces derniers jaugeant en moyenne de six cents à douze cents tonneaux.

Il y a un rétrécissement dans l'entrée de ce port, et pendant les années 1911-12 et 1912-13, un petit contrat a été adjugé pour draguer un certain endroit à l'entrée du port. Les conditions de ce port présentent certaines particularités; chaque marée dépose sur les rives ou sur tout autre point d'obstruction, une certaine quantité de sable ou d'argile, et l'eau en est tellement imprégnée qu'on a remarqué qu'en certains endroits des marées ont déposé jusqu'à ⅜ de pouce d'alluvion. Après un examen minitieux de cet état de chose, il a été décidé d'employer d'une manière permanente une petite drague a cuillère et deux chalands afin d'enlever chaque année ces dépôts d'alluvion et de faire disparaître graduellement les pointes saillantes de la rivière; de sorte que le chenal étant rendu droit, le courant aura assez de force pour charroyer au loin ces dépôts qui faisaient obstacle à la navigation.

Dans le cours du dernier exercice financier, la drague n° 14 a été mise en opération pour couper une partie de l'une de ces pointes. Le dragage a été commencé le 31 mai et suspendu le 25 novembre 1915. On a ainsi dragué 18,430 verges cubes de déblais, comprenant 1,060 verges sur le lit de la rivière en dehors du quai, et 17,370 verges sur la dite pointe. Pendant l'année dernière, on a dragué une surface trapézoïdale de 30 pieds de largeur avec une base de 680 pieds de longueur (la ligne de base primitive étant de 580 pieds de longueur) sur une profondeur moyenne d'environ 19 pieds.

Dans les dragages précédents on calcule que 1,500 verges de déblais avaient été enlevées; de sorte que le facteur d'expansion serait, environ, de 20 pour 100. Il reste à enlever de cette pointe, une lisière de 25 pieds de largeur avec une base de 760 pieds de longueur sur une profondeur moyenne d'environ 22 pieds.

Les déblais dragués se composent d'argile en grande partie; les quatre pieds supérieurs de ces pointes sont assez faciles à draguer, mais plus loin le fond est tout à fait dur et présente beaucoup de difficulté à être creusé.

Les grandes marées montent de 40 pieds, les mortes mers de 38 pieds.

ANNAPOLIS-ROYAL.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914)

Annapolis-Royal, comté d'Annapolis, est la plus ancienne des villes de la province de la Nouvelle-Ecosse, ayant été fondée en 1605; elle est agréablement située au fond du bassin d'Annapolis, et sur le côté sud de la rivière de ce nom. Sa population est d'environ 2,000 âmes. C'est le centre d'une des régions les plus fertiles de la Nouvelle-Ecosse.

En 1915-16, la somme de $90.63 a été dépensée pour des réparations urgentes au plancher du quai de cet endroit. On a renouvelé plusieurs madriers qui étaient brisés ou détériorés.

ANDERSON'S-COVE.

(Cet ouvrage est décrit dns le rapport annuel de 1915.)

Anderson's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite crique presque imperceptible dans la côte, sur la rive sud de la baie de Fundy, à 16 milles à l'est de Digby-Cut, à

2 milles à l'est de Litchfield, et à 2 milles à l'ouest de Parker's-Cove. La petite colonie qui est appelée Hillsburn en ce lieu, comprend, dans un rayon d'un mille, une population de 150 âmes qui a recours presque exclusivement à la pêche pour sa subsistance.

En 1915-16, la somme de $299.94 a été dépensée pour des réparations urgentes au plancher et au lambris du quai en cet endroit.

ARISAIG.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Arisaig est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles environ au sud-ouest du Cap Georges.

Pendant l'exercice financier de 1915-16, on a dépensé un montant de $2,022.26 pour construire sur le côté du large du quai deux piles en béton, de 5 x 5 par 10 pieds de longueur. Ces deux piles ont été détruites dans le cours des travaux par une tempête violente accompagnée d'une marée extraordinairement haute. Dans le but de protéger la façade du large et l'extrémité extérieure du quai, les compartiments, le long des parements sur la façade du large et en travers du bout du quai, ont été remplis en béton sur une distance de 60 pieds et depuis le niveau de l'eau basse jusqu'en dessous du plancher du quai. Du côté du large, sur une longueur de 60 pieds et une largeur moyenne de 20 et 10 pieds, on a reconstruit la structure en neuf avant de placer le béton.

Les travaux ont été exécutés en mai, août, septembre, octobre et novembre.

BADDECK.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit-Bras-d'Or, près de l'entrée du chenal Saint-Patrice.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $624.86, en travaux à la journée, pour renouveler une partie du plancher, les pièces de couronnement et les défenses supérieures du quai en cet endroit. Pendant le présent exercice financier, un montant de $449.91 a été dépensé pour compléter les travaux commencés en 1914-15 sur la superstructure du quai.

BAKER'S-POINT.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

En 1915-16, on a dépensé un montant de $89.86 pour acheter des poteaux et du fil métallique pour renouveler la clôture le long de la route qui conduit au quai de Baker's-Point, et aussi pour se procurer le bois nécessaire à des réparations peu importantes au quai. Ce quai a actuellement les dimensions suivantes: Les abords, 61 pieds par 35 pieds; l'ouvrage en pilotis, 94 pieds par 25 pieds avec une aile de 31 pieds par 42 pieds, ce qui donne à l'extrémité extérieure une façade de 66 pieds de longueur.

BASS-RIVER.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Bass-River, comté de Colchester, village situé sur la rive nord de la baie Cobequid, le bras est de la baie de Fundy, compte environ 500 habitants qui s'occupent à la culture du sol et aux industries manufacturières. Ce village se trouve à mi-chemin entre Truro et Parrsboro, ou à environ 28 milles de chacune de ces villes.

En 1915-16, la somme de $1,030.17 a été dépensée pour des réparations générales au quai de cet endroit; ces travaux ont consisté à poser de nouveaux pilotis, et à renforcer ou entrer ensemble quelques pilotis qui ne pouvaient être enlevés. Des défenses neuves, des madriers nouveaux ont été mise en place, ainsi que des pièces de couronnement. On a aussi réparé les abords du quai.

Les dimensions de ce quai sont actuellement comme suit: Depuis les abords qui ont 25 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, la structure se continue sur une distance de 310 pieds par 25 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure, sur un côté il y a une aile de 45 pieds par 40 pieds, et sur l'autre côté une autre aile de 40 pieds par 66 pieds, ce qui donne au quai une façade de 110 pieds de longueur.

Les travaux commencés le 15 novembre ont été achevés le 6 janvier.

BIG-HARBOUR.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Big-Harbour, ou Port-Bevis, comté de Victoria, est situé sur la rive nord du chenal de Grand-Bras-d'Or, à 15 milles environ à l'ouset de sa sortie dans l'Atlantique.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $399.87 pour renouveler le dessus du quai en cet endroit. Les solives de plancher, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses supérieures ont été remis à neuf.

BIG-POND.

Big-Pond, comté de Cap-Breton, est situé sur le côté sud de East-Bay, le bras oriental du lac Grand-Bras-d'Or, à environ trente milles de la tête de la baie et vingt-cinq milles au sud-est de la ville de Sydney.

Le 4 janvier 1903, un contrat, au montant de $7,720, fut adjugé pour la construction d'un quai en cet endroit avec des abords à partir du chemin public. Les travaux ont été commencés le 30 juin et complétés le 5 octobre 1904, d'une manière satisfaisante.

L'ouvrage consiste en une structure en piles et travées se prolongeant jusqu'à 11 pieds à l'eau basse, et en un chemin de 223 pieds de longueur. Le quai a 254 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un "L" sur le côté nord-est de l'extrémité extérieure, de 25 pieds de longueur par 24 pieds de largeur; il comprend une culée de 50 pieds de longueur près du rivage, quatre piles de 20 pieds de longueur et une pile extérieure de 24 pieds par 48 pieds, avec des travées de 18 pieds de longueur entre ces piles. La culée et les piles sont construites en pièces de bois rond, avec une substructure en bois créosoté, le tout bien rempli de lest, garni de défenses; les deux piles extérieures sont de plus protégées par un lambrissage à joints clos.

En 1915-16, la somme de $350 a été dépensée pour construire sur le plancher primitif du quai, une allée en madriers de 2 pouces pour les voitures, et de 12 pieds de largeur, à partir de l'extrémité près du rivage jusqu'à la pile extérieure du quai, formant une distance de 160 pieds. Les garde-corps, de chaque côté du quai, ont été renouvelés sur cette distance, et un hangar de 12 x 14 pieds a été construit sur le bout extérieur du quai.

BLACK-POINT.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

Black-Point, comté de Richmond, est situé sur la rive sud de l'Ile du Cap-Breton, à 15 milles environ à l'est de l'entrée du canal Saint-Pierre.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $450 pour placer un talus en pierres de grandes dimensions le long de la façade extérieure du brise-lames en cet endroit.

BOULARDERIE-CENTRE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Boularderie-Centre, dans le comté de Victoria, est situé sur la rive sud du chenal du Grand-Bras-d'Or, à environ 8 milles à l'ouest de l'entrée de l'océan Atlantique et à 10 milles à l'est de l'entrée dans le lac Petit-Bras-d'Or.

En 1915-16, un montant de $154.85 a été dépensé pour réparer le chemin conduisant au quai de cet endroit et faire le remplissage du pont.

BROAD-COVE.

Broad-Cove est un village de 350 habitants qui s'occupent de l'industrie de la pêche. Il est situé sur la côte Atlantique du comté de Lunenburg à 25 milles de Bridgewater et 8 milles de la station du chemin de fer H. et S.W. Dans ce village il y a un bureau de téléphone, une église et deux magasins.

Le brise-lames, qui donne un abri à une vingtaine de bateaux de pêche, a été construit dans cet endroit en 1878, au coût de $4,000 dont $3,000 ont été contribués par le gouvernement fédéral et $1,000 par le gouvernement de la province. L'ouvrage avait été fait à la journée. C'est une structure solidement bâtie en caissons à parements jointifs et remplis de lest. L'abord a 70 pieds de longueur, et l'ouvrage en caissons a 247 pieds de longueur par 22 pieds de largeur au sommet. Pour réparer ce brise-lames on a dépensé $499.89 en 1894, $499.93 en 1901 et $897.39 en 1911. Les dépenses comprenaient aussi l'enlèvement d'une barre de pierre et de gravier près de la tête du quai.

En 1915-16, il a été nécessaire de construire une nouvelle pile à l'extrémité extérieure du brise-lames parce que les plates-formes à lest et l'extrémité extérieure avaient été rongées par les tarets, au niveau de l'eau basse. Cette pile a été érigée sur une longueur de 12 pieds et la largeur du brise-lames. A l'extrémité contiguë du quai au rivage, on a posé des défenses neuves, ainsi que des solives, des traversines et des madriers là où c'était nécessaire. Le coût total des dépenses pendant cette année a été de $1,500.87. Le brise-lames a actuellement une longueur totale de 329 pieds.

Les travaux commencés le 24 septembre ont été complétés le 29 mars.

BURLINGTON.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1913.)

Burlington, comté de Hants, est un établissement contenant une population de 350 habitants qui s'occupent de la culture de la terre. Il est situé sur la rive droite de la rivière Kennetcook, à cinq milles au nord de Windsor, chef-lieu du comté.

Le quai de cet endroit a actuellement 384 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, avec une aile de 25 pieds de largeur par 34 pieds de longueur, donnant une façade extérieur de 59 pieds le longueur. C'est un ouvrage en caissons, construit avec des piles et des travées ayant une hauteur moyenne de 18 pieds.

En 1915-16, la somme de $16.43 a été dépensée pour faire des réparations temporaires au plancher du quai.

Les travaux commencés le 10 août ont été complétés le 30 août.

CABBAGE-GUT.

Cabbage-Gut, comté de Lunenburg, est un chenal qui passe entre Middle Island au sud et Cabbage Island au nord des groupes des îles La-Have, à 15½ milles environ au sud de la ville de Bridgewater.

En 1913-14, le ministère a fait draguer le chenal jusqu'à une profondeur de 4 pieds afin de raccourcir le trajet entre les îles et d'accommoder ainsi les bateaux de pêche. On a enlevé par de l'ouvrage à la journée et du dragage à la main 1,500 verges cubes de vase, au coût de $598.23.

En 1915-16, le chenal a été élargi de 12½ pieds, sur une longueur de 1,000 pieds et une profondeur de 3 pieds. On a enlevé, par de l'ouvrage à la journée et du dragage à la main, 1,520 verges cubes de déblais, mesurés sur place, les dépenses ont été de $599.62.

Le chenal, tel que complété actuellement, a une longueur de 1,000 pieds, 25 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Les déblais enlevés, cette année, ont été de la vase; les travaux ont duré du 16 septembre au 13 octobre.

Cette amélioration devrait durer plusieurs années, mais pour garder le chenal ouvert aux bateaux, il faudra probablement dépenser environ $100 annuellement.

CANADA-CREEK.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1912.)

Canada-Creek, comté de King, aussi appelé Black-Rock, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 60 milles à l'est de Digby-Gut, neuf milles au nord-ouest de la station de Waterville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, et huit milles à l'ouest de Hall's-Harbour. C'est un village de pêcheurs et de cultivateurs formant une population de 150 habitants.

En 1915-16, on a dépensé le montant de $40.32 pour remplir de pierre un trou d'environ 10 pieds carrés et de 10 pieds de profondeur dans le plancher du brise-lames de cet endroit; le lest s'était éboulé de la structure à la suite de tempêtes.

CANNING.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Canning, comté de King, est un village prospère d'environ 1,500 habitants, s'occcupant pour la plupart des travaux de la ferme et de la culture des vergers. Il est situé sur la rive nord de la rivière Habitant qui se jette 2½ milles plus bas, dans le bassin des Mines. C'est une importante station sur l'embranchement de Kingsport du chemin de fer *Dominion Atlantic,* qui, à Kentville, à 11 milles au sud, se raccorde avec la ligne principale.

En 1915-16, la somme de $797.18 a été dépensée en cet endroit pour réparer et renouveler le lit du steamer en avant du quai; aussi pour mettre à neuf les solives et le plancher de côté est de la structure sur une étendue de 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

CANSO.

Canso, comté de Guysboro, est un établissement de pêche important situé sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à l'entrée de la baie Chedabucto, à 32 milles de la ville de Guysboro et 30 milles de Mulgrave. La population de ce village est de 1,750 habitants.

On a fait du dragage pour couper et enlever, jusqu'à une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, la batture de roc, placée en dedans du havre de Canso, à l'est du quai de Whitman, afin de fournir un passage sûr et facile jusqu'au quai qui sert au trafic.

Les travaux entrepris comprirent le dragage de 4,481 verges cubes de déblais, mesurés sur place, dont 4,091 verges cubes de la classe "A", et 390 verges cubes de la classe "B", sur une étendue de 29,000 pieds carrés avec une coupe moyenne de 3·2 pieds.

En 1915-16, la drague dérocheuse *Lobtnitz N° 3* du ministère, a été mise en opération sur cette batture, du 17 août au 26 octobre. La drague *N° 6* du ministère a suivi ensuite cette dérocheuse du 20 décembre au 3 janvier. La quantité de déblais brisés et enlevés, de la classe "A", a été de 285 verges cubes, mesurées sur place, et on a dragué 400 verges cubes de déblais de la classe "B", mesurés de la même manière. Le facteur d'expansion dans la classe "A" a été de 75 pour 100 et de 20 pour 100 pour la classe "B".

CAP-NÉGRO.

Cap-Négro, dans le comté de Shebourne, est un établissement à 5 milles au sud de Port-Clyde. Il a une population de 300 âmes disséminées sur un territoire de deux milles. Afin de procurer certains avantages aux habitants de l'endroit, on a dépensé, en 1914-15, un montant de $149,49 pour commencer la construction d'un quai; pendant l'année dernière, on a ajouté la somme de $889.68, ce qui a permis de compléter pratiquement l'ouvrage.

Ce quai consiste en un banc de roc de 94 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, avec une travée de 21 pieds de longueur, 3 caissons, chacun de 20 pieds de longueur, séparés par deux travées de 15 pieds de longueur chacune, et un caisson additionnel de 20 pieds de longueur, séparé des premiers caissons par une travée de 18 pieds de longueur. Le dernier caisson a 31 pieds de largeur, tandis que les autres caissons n'ont que 16 pieds de largeur. Pendant le dernier exercice financier, les deux caissons extérieurs ont été construits, et l'on a paré tout le quai en madriers appuyés sur des solives, et tout a été disposé en bon état pour y débarquêr les marchandises, etc. Le quai a 17 pieds de hauteur au bout extérieur. Les travaux commencés le 15 novembre ont été complétés le 17 décembre 1915.

Les grandes marées montent de 8 pieds; les mortes mers de 5½ pieds.

CARIBOU-HARBOUR.

Caribou-Harbour, comté de Pictou, est situé sur le détroit de Northumberland, six milles à l'ouest de Pictou. On a fait du dragage dans ce port pour permettre aux bateaux à moteur d'accoster le quai Murdock et Logan en tout temps de la marée. Ce dragage a consisté à creuser un chenal jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse des grandes marées (le moins que la drague pouvait creuser), sur une largeur de 50 pieds, à partir de la tête du quai jusqu'à une distance de 450 pieds en dehors vers le chenal du port. Près de la tête du quai on a creusé sur une plus grande étendue de manière à faire un petit bassin de virage.

Les travaux de dragage ont été exécutés par la drague *N° 4* du ministère, du 25 juin au 7 juillet 1915. On a enlevé 5,900 verges cubes d'argile, mesurées sur place, et on a jeté pardessus bord environ 300 verges cubes de déblais à l'extrémité intérieure du quai. Les rapports hebdomadaires du capitaine de la drague démontrent qu'on a dragué 6,727 verges cubes de déblais mesurés sur les chalands, y compris 1,800 verges cubes environ d'un total de 2,100 verges cubes jetées pardessus bord. Ce qui donne un facteur d'expansion de 21 pour 100. Nul dragage n'a été fait au-dessous du niveau requis. Ce chenal et le bassin resteront en bon état probablement pendant vingt ans.

CARR'S-BROOK.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

Carr's-Brook, comté de Colchester, est un poste où l'on s'occupe de la culture de la terre et du commerce de bois; il est situé à trois milles à l'ouest de Central-Economy et 28 milles à l'ouest de Great-Village; sa population est d'environ 150 habitants dont les principales industries sont l'agriculture, la pêche et les mines.

En 1915-16, une somme de $10.07 a été dépensée pour construire en cet endroit un petit ouvrage de protection en fascines et en pierre pour détourner le cours du ruisseau qui, en passant au bout du brise-lames, endommageait la structure par affouillement. L'année prochaine, on se propose de construire un ouvrage plus permanent, que l'arrivée des glaces a empêché de finir cette année.

Les travaux ont été exécutés en décembre.

CHEBOGUE-HARBOUR.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

Cheboque-Harbour, comté de Yarmouth, est situé environ à 7 milles au sud de la ville de Yarmouth.

En 1915-16, la somme de $150 a été dépensée en cet endroit pour redresser, et mettre plus profond le chenal des bateaux à travers les battures de vase dans la partie supérieure du port; ce creusage a été fait à la main. On a creusé sur une longueur d'environ un quart de mille jusqu'à une profondeur de 2½ pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées.

La quantité des déblais n'a pas été mesurée par verges cubes.

CHÉTICAMP (POINTE).

Chéticamp (pointe), comté d'Inverness, est situé à l'extrémité sud de l'île Chéticamp, environ un mille à l'ouest d'une batture de galets fermant l'extrémité sud du port de Chéticamp, qui se trouve entre l'île et la terre ferme, et dans lequel on entre par le nord.

Le 16 juillet 1903, un contrat au montant de $13,880 a été adjugé pour construire un brise-lames se prolongeant jusqu'à 5 pieds de profondeur à l'extrême eau basse.

Les travaux furent commencés en mai 1904 et complétés le 23 septembre de la même année.

Le brise-lames a 370 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; il comprend un remblai en pierre de 20 pieds, une culée en pierre de 80 pieds et une construction de 270 pieds, en caissons de pièces de bois rond, avec une substructure en bois créosoté; le tout complètement rempli de lest de pierre, garni de défenses et lambrissé sur la face du large pour une distance de 96 pieds depuis l'extrémité extérieure. Sur le bout extérieur et la façade intérieure le lambrissage est sur distance de 48 pieds à partir du bout extérieur du brise-lames.

En 1915-16, on a dépensé $99.50 pour renouveler une partie du plancher du quai et remplacer le lest emporté par la mer.

COMEAU'S-COVE (ANSE-À-COMEAU).

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Comeau's-Cove, comté de Digby, est situé sur le bord de l'embouchure de la baie St. Mary, baie de Fundy, à 1½ mille environ de Meteghan. C'est un poste d'une centaine d'habitants qui s'occupent de la pêche et de la culture de la terre.

En 1915-16, on a dépensé en cet endroit un montant de $1,531.94 pour des réparations et des réfections considérables au brise-lames; elles étaient devenues nécessaires à la suite des dommages causés par les grosses mers durant les tempêtes au commencement de l'hiver. Ce brise-lames est le plus exposé de toutes les constructions de la côte entre Yarmouth et Digby; et il faudra probablement faire des réparations et des réfections annuelles pour entretenir ce brise-lames en bon état.

COMEAU'S-HILL.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Comeau's-Hill, comté de Yarmouth, est le nom d'un établissement isolé de deux ou trois cents personnes, situé sur le côté ouest, près de l'extrémité de la péninsule, entre Chebogue-Harbour et Goose-Bay, environ 15 milles au sud-ouest de Yarmouth, le chef-lieu.

En 1915-16, le prolongement du brise-lames en cet endroit a été complété et le dernier décompte progressif a été envoyé le 5 juillet 1915.

COW-BAY.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Cow-Bal (Port Morien), comté de Cap-Breton, est situé sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à 18 milles environ à l'est de l'entrée du port de Sydney.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, on a dépensé le montant de $1,850.54 en travaux à la journée pour se procurer une grue et un treuil et pour construire et mettre en place des blocs de béton le long de la façade du large du brise-lames en cet endroit, sur une distance de plus de 53 pieds, complétant ainsi l'ouvrage de protection en blocs de béton le long du brise-lames à sa façade du large.

CROSS-ISLAND.

Cross-Island, comté de Lunenburg, est situé à l'embouchure de la baie de Lunenburg, à 9 milles environ au sud-est de la ville de Lunenburg. Il y a sur cette île une population permanente de 64 habitants qui dépendent complètement de la pêche et de l'industrie du homard. Pendant les mois d'été, cependant, environ vingt bateaux partent de terre ferme, y amène des pêcheurs pour y établir leurs quartiers généraux, ce qui augmente du double la population ordinaire de cette île pendant la saison de l'été. Il y a alors en cet endroit une quarantaine de vaisseaux de pêche employant de 60 à 70 hommes qui gagnent en moyenne $500 par année.

Dans cette île il y a un havre pouvant donner un abri et une place d'ancrage sûrs en aucune tempête, mais, durant les forts vents du sud-est, il est très dangereux d'y aborder. Afin de surmonter cette difficulté, un chenal a été coupé du côté de la baie de Lunenburg jusqu'au havre, fournissant ainsi aux pêcheurs un choix d'entrée.

Ce chenal a été creusé sur une longueur de 520 pieds par une largeur moyenne de 16 pieds. Pour donner une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées, on a dragué jusqu'à une profondeur moyenne de 5 pieds. La drague *N° 15* du ministère des Travaux publics, a été employée pour l'exécution de ces travaux. On a enlevé 1,541 verges cubes de gravier dur et ciment mesuré sur place, formant 2,025 verges cubes de déblais mesurés sur les chalands, ce qui donne un facteur d'expansion de 31·4 pour 100. Le coût du dragage pendant cette saison s'est élevé à $1,117.07. Les travaux ont été commencés le 21 juillet et terminés le 28 août.

On ne peut faire le dragage que pendant la marée haute, et il est aussi rendu difficile par l'étroitesse du chenal. Une grande partie des déblais est jetée pardessus bord et charroyée ensuite assez loin dans l'île au moyen de charrettes, de manière à ce qu'ils ne puissent être repoussés dans le chenal. La durée probable de cette amélioration devra être de quatre à cinq ans.

D'ESCOUSSE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

D'Escousse, comté de Richmond, est un établissement fortement peuplé de la côte nord-est de l'Ile Madame, et situé sur le côté sud de l'entrée est du Passage-Lennox, une passe qui relie la baie de Saint-Pierre avec le détroit de Canso.

En 1915-16, on a dépensé à cet endroit la somme de $40.34 pour compléter le renouvellement des pièces de couronnement qu'on avait commencé à poser en 1914-15.

DIGBY.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Digby, comté de Digby, est le chef-lieu du comté; sa population est d'environ 1,600 habitants. Il est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $1,919.15 pour des réparations considérables et diverses et des réfections au quai de cet endroit.

EAST-END.

East-End est le nom local donné à une partie de l'Ile du Cap-Sable; il est situé à trois milles environ de l'extrémité est de l'île. Il y a en cet endroit une flottille d'environ 35 bateaux représentant une population de 250 individus, qui tous n'ont pour support que la pêche à laquelle sont employés ces vaisseaux.

En 1904-05, comme il n'y avait aucun abri sur ce côté de l'île du Cap-Sable, le ministère a fait ouvrir un chenal reliant la mer à une petite pointe appelée Pointe Johnson, et on y a construit un ouvrage de protection en caissons de chaque côté du chenal. Le chenal proprement dit avait alors 365 pieds de longueur, 20 pieds de largeur

et 7 pieds de profondeur à l'eau haute des grandes marées. Le mur de protection extérieur ou sud avait 380 pieds de longueur, et le mur extérieur avait 30 pieds de longueur; ces deux murs étant d'une largeur commune de 10 pieds et de 11 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. Cet ouvrage avait coûté $2,606.17.

Comme les bateaux à voile ont été remplacés par des bateaux à moteurs, et en plus grand nombre pour utiliser cet ouvrage de protection, et que, de plus, cette structure durant depuis onze ans demandait des réparations et des réfections, on a dépensé, en 1915, la somme de $698.77 pour faire ces travaux nécessaires. On a remplacé 28 pièces de bois rond sur le sommet de la structure, et l'on a construit un prolongement de 40 pieds en un caisson solide sur le mur sud, à un angle de 18 degrés. Ces travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante avec des matériaux de bonne qualité. L'ouvrage a été commencé le 3 octobre et complété le 11 novembre 1915.

Les grandes marées montent ici de 10 pieds; les mortes mers de 6½ pieds.

EAST-FERRY.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

East-Ferry, comté de Digby, est un établissement de pêcheurs et d'agriculteurs, d'environ 100 habitants. Il est situé à environ 30 milles à l'ouest de la ville de Digby, sur l'extrémité de la terre ferme de la pointe Digby, ou sur le côté est du Petit-Passage. En 1903-04, le ministère a construit un brise-lames sur le côté opposé de ce passage, à Liverton, au coût de $17,110, par contrat.

En 1915-16, un montant de $241.10 a été dépensé pour construire deux caissons en bois indigène, ayant respectivement 70 pieds de longueur par 10 à 13 pieds de largeur et 3½ à 6 pieds de hauteur, et 200 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur. Ces caissons doivent servir d'approche pour les voitures entre le rivage et le brise-lames. Ces caissons ont été remplis de lest, couverts et finis avec du gravier, du côté sud on a posé un grade-corps.

EAST-RIVER.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

East-River, est le plus à l'est des trois cours d'eau du port de Pictou. Cette rivière est navigable pour les petits vaisseaux depuis vis-à-vis Pictou jusqu'à la ville de Glasgow.

En 1915-16, la somme de $99,730 a été payée, après la déduction d'une retenue de 10 pour 100, pour assécher et faire des excavations ordinaires, des excavations dans le roc, creuser un chenal dans le roc et faire les travaux en béton nécessaires à l'écluse et aux quais d'accès à l'écluse, à East-River. Ce montant comprend aussi une allouance de 50 pour 100 de la valeur des matériaux livrés. La somme totale payée pour cette entreprise par contrat jusqu'au 31 mars 1916 s'est élevée à $315,830.

Dragage.

La drague hydraulique *N° 15* du ministère a été employée depuis le commencement des travaux en 1908. La quantité de déblais dragués jusqu'au commencement de la présente saison a été de 2,162,528 verges cubes, mesurées sur place, les détails de cet ouvrage sont décrits dans le rapport annuel de 1915, page 26. Pendant la dernière saison, cette drague a été mise à l'ouvrage depuis le 14 juillet jusqu'au 19 novembre pour compléter le bassin de virage à Trenton. On a creusé une surface de 645,000 pieds carrés jusqu'à 15 pieds à l'eau basse des grandes marées, ce qui donnera une profondeur totale de 21 pieds, lorsqu'on aura terminé les ouvrages de contrôle à la pointe Stone-House. Il a été dragué 159,000 verges cubes de déblais (mesurés sur place) composés de glaise, de sable et de gravier. Ce chiffre comprend 34,000 verges cubes de dragage plus profond que le point requis, cette profondeur additionnelle devant com-

penser pour les sédiments laissés par la drague hydraulique et pour les sédiments qui seront entraînés par la rivière dans les années futures.

D'après les rapports hebdomadaires du capitaine de la drague, on a enlevé 287,104 verges de déblais, mesurés sur les chalands.

De la quantité totale de l'ouvrage autorisé, il reste encore à draguer 469,661 verges cubes de déblais qui peuvent être enlevés par une drague hydraulique; et 81,883 verges cubes de déblais nécessitant une forte drague à cuillère, et peut être aussi une dérocheuse.

FELTSON-SOUTH.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Feltson-South, comté de Lunenburg, est le nom donné à un grand établissement de pêcheurs et de cultivateurs, situé sur la côte ouest de la baie de Lunenburg à trois milles au sud-ouest de la ville de Lunenburg. Ce village qui est très prospère a une population d'environ 300 habitants.

Quai.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $700.01 pour poser des madriers neufs sur tout le plancher du quai, placer de nouvelles défenses, ainsi que des solives et un garde-corps.

Les travaux commencés le 1er novembre ont été finis le 12 janvier.

Brise-lames.

En 1915-16, un montant de $50 a été dépensé pour installer sur ce brise-lames une grue avec poulie, palans et tous les accessoires requis.

Cet ouvrage a été fait pendant le mois de novembre.

FIRST-SOUTH.

First-South, comté de Lunenburg, est un village où il y a un bureau de poste; il est situé à 2½ milles de Lunenburg. Sa population est d'environ 225 habitants, qui s'occupent à cultiver la terre. Dans le voisinage il y a une population de 500 habitants qui s'occupent principalement de la pêche et de la culture.

En 1915-16, la somme de $2,377.87 a été dépensée pour élargir et redresser le chenal de circuit qui sépare l'île Louis de la terre ferme. On a dragué sur deux courbes du chenal opposées l'une à l'autres près du pont; la surface draguée forme un total de 197 pieds de longueur par 80 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur, ce qui donne au chenal une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. L'ouvrage a été fait par la drague *N° 15* du ministère. On a enlevé 6,828 verges cubes de coquillages, mesure prise sur le chenal, ou 5,253 verges cubes de déblais mesurés sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100. Le dragage a été commencé le 1er septembre et complété le 16 novembre.

Cette amélioration du chenal peut durer quelques années. L'ouvrage a été difficile à faire à cause du fort courant.

FOX-ISLAND.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport de 1915.)

Fox-Island, comté d'Halifax, est situé dans l'Atlantique, côte de la Nouvelle-Ecosse, à environ 13 milles à l'est d'Halifax, et à environ 900 pieds de la terre ferme. Cette île n'a que trois ou quatre acres d'étendue, et son élévation ne dépasse pas 6 pieds en aucun point aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Personne n'y habite d'une façon permanente, mais quelques pêcheurs y séjournent durant l'été.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $1,249.69 pour achever le prolongement du brise-lames en cet endroit. Actuellement cette structure a 305 pieds de longueur par 35 pieds de largeur, avec une aile en retour de 25 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. La hauteur du brise-lames est de 16 pieds au bout extérieur à l'eau basse des grandes marées.

Les travaux commencés le 1er juillet ont été complétés le 21 décembre.

FREEPORT.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Freeport, comté de Digby, est situé à l'extrémité sud de Long-Island, sur le côté est de Grand-Passage, à 40 milles au sud-est de Digby-Cut, et 26 milles au sud-ouest de Trout-Cove.

En 1915-16, la somme de $37.45 a été dépensée au quai de cette place pour renouveler quelques madriers du plancher qui avaient été brisé par les grosses mers.

FRENCH-RIVER.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

French-River, comté de Victoria, est un petit établissement situé sur cette partie de l'île du Cap-Breton, communément appelée la " Rive-Nord (North Shore) ", environ à mi-chemin entre les ports de Sainte-Anne et d'Ingonish-Sud.

En 1915-16, un montant de $74.25 a été dépensé pour compléter le renouvellement du lest dans les compartiments extérieurs du brise-lames en cet endroit, on avait commencé à mettre ce lest en place pendant l'année précédente.

FRUIDS-POINT.

Comme il y a eu peu de travaux à faire à ce quai, sinon quelques réparations peu importantes, il est à peine nécessaire d'en donner la description. Ce quai sert au bateau traversier; il est situé à 400 verges de la station du chemin de fer à Lockeport. d'où une voie en forme d'un " Y " permet aux wagons de se rendre sur le quai. Les réparations ont consisté à renouveler quelques pièces d'un petit chevalet en dessous de la travée près du rivage; ces pièces avaient été enlevées par une tempête de vent sud-est. De plus, quelques traversines commençant à faiblir en dessous de la voie ferrée. on a remédié à ces défectuosités. C'est pourquoi, la somme de $122.32 a été dépensée pour ces réparations urgentes. Les traversines, construites en bois carré de 10 x 14 pouces, ont été renouvelées sur une longueur de 120 pieds. On a aussi posé un nouveau chevalet dans le centre de la grande travée. En même temps environ 500 pieds. m.p., de madriers ont été mis en place sur le plancher aux endroits requis. L'ouvrage commencé le 1er février a été complété le 23 février 1916.

Les grandes marées montent ici de 7 pieds, les mortes mers de 4½ pieds.

GABARUS.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

La baie de Gabarus, dans le comté de Cap-Breton, est située sur la côte Atlantique du Cap-Breton; elle a 5 milles de largeur à son entrée, entre White-Point et le Cap-Gabarus.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $203.04 pour installer une grue devant servir au chargement des boîtes pesantes de poisson à bord des vaisseaux, et pour acheter et mettre en place 5,260 pieds, m.p., de madriers de 2 pouces sur le plancher du quai, à son extrémité extérieure.

GEORGEVILLE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

Georgeville est un établissement situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à 6½ milles au sud du Cap-Georges.

Pendant l'automne de 1912, une violente tempête détruisit les 50 pieds extérieurs du quai en cet endroit, jusqu'à 1½ pied au-dessus du niveau de l'eau basse des grandes marées, et plus tard tout le lest du quai et de la partie en "L" sur le côté ouest fut démoli par l'action des glaces. Les débris laissés par la tempête furent déposés sur le côté abrité du quai.

Pendant les huit mois expirés le 30 novembre, on a dépensé $472.04 pour réparer le plancher en madriers neufs et lambrisser le quai où c'était nécessaire.

L'ouvrage était encore en cours de construction au mois de juillet.

GRAND-ÉTANG.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Grand-Etang, comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent environ à mi-chemin entre les ports de Margaree et Chéticamp, sur la rive ouest de l'île du Cap-Breton.

En 1915-16, la somme de $599.92 a été dépensée pour réparer et remplir de lest les bouts extérieurs des piles construites sur le chenal en cet endroit.

GRANVILLE-CENTRE.

Granville-Centre, comté d'Annapolis, est un établissement ayant une population d'environ 300 âmes, disséminée sur la rive droite ou rive nord de la rivière Annapolis. quatre milles à l'est, ou en amont, de la traverse de Granville. Les deux rives de la rivière Annapolis, à partir de la ville d'Annapolis jusqu'à la tête de la navigation, à Bridgetown, une distance d'environ 15 milles, sont peuplées d'une population très dense d'agriculteurs et d'arboriculteurs.

De 1901 à 1904, le ministère a construit à cet endroit un quai en pilotis de 90 pieds de longueur et 25 pieds de largeur avec un retour en "L", donnant une face d'accostage de 50 pieds de longueur, sur la rivière. Le coût des travaux pendant ces trois années a été de $1,907.52.

En 1915-16, un montant de $977.11 a été dépensé pour faire des réparations et des renouvellements au plancher du quai qui était bien pourri depuis les douze ou treize années qu'il était construit.

GREAT-VILLAGE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Great-Village, comté de Colchester, village important d'environ 650 ou 700 habitants, est situé dans un district agricole prospère sur le côté nord de la baie Cobequid. et le long de la rivière Great-Village, à 1½ mille environ de son embouchure, à 15 milles à l'ouest de la ville de Truro, et à 3½ milles de la gare de Londonderry, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

En 1915-16, une somme de $149.89 a été dépensée pour renouveler le plancher du quai, pour placer de nouvelles solives et un nouveau garde-fou et pour réparer les abords du quai.

Ces travaux furent faits en juillet.

HARBOURVILLE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1913.)

Harbourville, comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 53 milles au nord-est de Digby-Gut, et à 9 milles au nord-ouest de Berwick sur le chemin de fer *Dominion Atlantic.* Ce village compte environ 200 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

En 1915-16, un montant de $3,791.45 a été dépensé pour démolir et reconstruire tout le mur de soutènement du quai sur le côté nord-est du havre intérieur, sur une longueur de 394 pieds, une largeur de 20 à 12 pieds et une hauteur moyenne de 16 pieds.

HARRIGAN-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Harrigan-Cove, comté d'Halifax, est un endroit ayant une population d'environ 400 habitants, pêcheurs et cultivateurs, sur la côte de l'Atlantique, 70 milles à l'est d'Halifax.

En 1915-16, un montant de $498.76 a été dépensé pour refaire le plancher du quai avec des madriers en épinette de 3 pouces, pour placer de nouvelles défenses, trois nouveaux poteaux d'amarrage et de nouvelles solives de plancher de 3 pouces par 10 pouces.

Ces travaux furent commencés le 19 juillet et terminés le 31 août.

HEAD-CHEZZETCOOK.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Head-Chezzetcook, comté de Halifax, est un petit village situé à environ 22½ milles à l'est de Dartmouth; sa population est de 300 habitants, tous pêcheurs ou agriculteurs.

Pendant l'exercice financier 1914-15, une somme de $2,230.61 a été dépensée pour reconstruire ce quai en bois, lesté avec de la pierre, sur une longueur de 84 pieds et une largeur de 45 pieds, avec un abord en pierre et gravier de 30 pieds de longueur et 45 pieds de largeur. Cet ouvrage a une hauteur moyenne de 6 pieds.

Les travaux ont été commencés le 1er octobre et terminés le 28 janvier.

HERRING-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1912.)

Herring-Cove, comté de Halifax, est une petite anse étroite et entourée de terre presque partout, située sur le côté ouest de l'embouchure du port de Halifax, à 5½ milles en droite ligne de la ville de Halifax. Autour de l'anse est établi un village de pêcheurs, au nombre d'environ 150. Le produit annuel de leur pêche est d'environ $100,000.

Durant l'année 1915-16, on a dépensé $170.50 pour reconstruire une partie des murs de l'abord du quai, pour remplir un trou dans l'abord et pour niveler la chaussée d'accès sur une distance de 250 verges.

Les travaux furent commencés le 28 juin et terminés le 8 juillet.

Il y a aussi un brise-lames en bois créosoté sur le côté est de l'entrée de l'anse. Ce brise-lames a été construit à l'entreprise, en 1903-04, et a coûté $11,550.

JAMESVILLE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Jamesville, comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Grand-Bras-d'Or, environ 2 milles à l'ouest d'Iona; c'est une station du chemin de fer Intercolonial. Il y a une population d'environ 30 familles.

En 1915-16, on a dépensé $3,399.62 pour acheter le reste des matériaux requis pour la construction d'une pile en encaissement, de 170 pieds de longueur, 116 pieds de largeur et baignant dans 7 pieds d'eau à marée basse. On a aussi construit un abord sur pilotis, de 170 pieds de longueur, un brise-lames de 90 pieds de longueur et la substructure du reste du brise-lames, sur une longueur de 80 pieds.

JOGGINS-MINES.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1913.)

Joggins-Mines est une ville d'environ 2,000 habitants, située sur les bords de la baie de Chignecto, à environ 15 milles au sud-ouest d'Amherst.

Au cours du dernier exercice financier, on a reconstruit le vieux brise-lames sur une longueur de 70 pieds, une profondeur de 14 pieds et une largeur de 10 pieds. On a lesté la partie de l'ouvrage construit en 1912-13 et le bassin de virage a été prolongé sur une distance de 65 pieds. Cet ouvrage a été commencé le 2 juillet et terminé le 30 octobre 1915. Les grandes marées montent de 38 pieds et les mortes mers de 32 pieds.

KELLY'S-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Kelly's-Cove, comté de Yarmouth, est situé à 3 milles au sud de la ville de Yarmouth.

En 1915-16, on a dépensé $1,289.72 pour placer environ 1,000 verges cubes de gros cailloux le long de la face ouest du brise-lames, afin d'empêcher l'érosion des fondations.

KEMPT-HEAD.

Kempt-Head, comté de Victoria, est situé sur le côté nord de l'île Boularderie, sur le chenal Grand-Bras-d'Or, à environ un mille de Boularderie-Head, qui est à l'extrémité sud-ouest de l'île.

En 1901-02, le ministère y a construit un quai à piles et travées, avec substructure en bois créosoté, de 185 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un retour en "L" à l'extrémité extérieure, de 20 pieds par 20 pieds, baignant dans 20 pieds d'eau à marée basse. En 1902-03, une chaussée de 900 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur a été construite pour réunir le quai au chemin public.

En 1915-16, on a dépensé $824.82, pour reconstruire toute la superstructure comprenant les solives, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses supérieures et pour réparer la chaussée communiquant avec le chemin public.

KINGSPORT.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Kingsport, comté de King, un village de 500 habitants, est situé sur le côté sud-ouest du bassin des Mines, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le Cap-Blomidon.

En 1915-16, un montant de $2,359.61 a été dépensé pour faire des réparations et renouveler la partie supérieure du quai. Tout le plancher a été renouvelé, y compris les solives et les pièces de couronnement, sur une longueur de 565 pieds. La partie extérieure, de 140 pieds de longueur, qui était en bon état n'a pas été remplacée. Plusieurs poteaux d'amarrage et des défenses ont aussi été renouvelés.

KRAUT-POINT.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Kraut-Point, comté de Lunenburg, est situé à l'entrée du havre de Riverport, le port de commerce le plus important du comté de Lunenbourg. Kraut-Point se trouve

à 16 milles par la rivière de la ville de Bridgewater, et à environ 10 milles de la ville de Lunenburg.

En 1915-16, on a dépensé $53.24, pour construire une grue sur le quai et pour placer des volets aux fenêtres du hangar.

Ces travaux ont été faits en décembre.

L'ARDOISE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

L'Ardoise, comté de Richmond, est situé sur le côté est de la baie Saint-Pierre, près de son entrée, sur l'Atlantique, et à 9 milles environ à l'est de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

En 1915-16, un montant de $499.90 a été dépensé pour réparer l'ouvrage en béton et la face intérieure du brise-lames sur une distance de 100 pieds, à partir de l'extrémité extérieure.

L'ARDOISE-BEACH.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

La plage de L'Ardoise sépare le lac Shaw de l'anse Shaw et sert de débarcadère aux bateaux de pêche, ainsi que de lieu de sûreté pour les hangars aux bateaux; cette plage sert aussi à faire sécher le poisson.

En 1915-16, on a dépensé $400.82, pour lambrisser les faces extérieures et les bouts des culées en encaissement du pont, afin de prévenir l'érosion des fondations en sable par l'action des vagues. On a aussi prolongé l'ouvrage de protection en fascines et en pierres. Ces travaux ont été faits à la journée.

LEONARD'S-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Leonard's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite anse située sur la rive sud de la baie de Fundy, à 2½ milles à l'est de Parker's-Cove. Les habitants de l'endroit, qui sont au nombre de 100 environ, s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

En 1915-16, un montant de $49.11 a été dépensé pour réparer le plancher du brise-lames, pour remplacer quelques défenses et des pièces de garde sur l'extrémité extérieure et pour ajouter une petite quantité de lest.

LITCHFIELD.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Litchfield, comté d'Annapolis, est un établissement de pêcheurs et d'agriculteurs, sur la côte sud de la baie de Fundy, à 14 milles au nord-est de Digby-Gut.

En 1915-16, un montant de $547.38 a été dépensé pour terminer le prolongement du brise-lames construit en 1913-14.

LITTLE-ANSE (PETITE-ANSE).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Petite-Anse, comté de Richmond, est un petit abri qui sert à mettre les bateaux en sûreté, et qui se trouve sur le côté est de l'île de Petit-de-Grat. Cette île est située à l'est de l'île Madame, sur la côte sud de l'île du Cap-Breton.

En 1915-16, un montant de $849.37 a été dépensé pour construire des murs de soutènement en béton le long des faces intérieures et extérieures de l'abord en pierre, de 25 pieds de longueur, 7 pieds de hauteur, 14 pieds de largeur au fond et 1½ pied de

largeur au sommet. On a aussi réparé le sommet en béton de cette partie de l'abord en pierre.

LITTLE-BASS-RIVER.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Little-Bass-River, comté de Colchester, est un établissement de 160 âmes, à trois milles de Bass-River; les habitants de cet endroit s'occupent d'agriculture et de commerce du bois.

En 1915-16, un montant de $999.63 a été dépensé pour placer un mur de soutènement en encaissement le long d'un côté de la tranchée qui a été creusée l'année dernière. Cet encaissement a 127 pieds de longueur par 13 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 10 pieds. Pour construire ce mur il a fallu creuser une excavation de 340 verges cubes. Les pilotis qui avaient été enfoncés pour retenir la rive ont été enlevés et employés pour le mur de soutènement. Depuis que ce travail a été fait, on a creusé la rivière en face des chevalets servant à charger le bois à bord des bateaux. Comme on s'y attendait, la crue des eaux a aidé à agrandir le chenal d'une largeur de 30 pieds et d'une profondeur additionnelle d'environ 4 pieds, ce qui permet aux bateaux de venir accoster le long des chevalets. Cet ouvrage va être d'un grand avantage au commerce du bois et à la population en général.

Ces travaux furent commencés le 20 septembre et terminés le 23 octobre.

LITTLE-HARBOUR.

Little-Harbour, comté de Lunenburg, est un village situé à 27 milles à l'ouest de Bridgewater; sa population est d'environ 300 habitants qui s'occupent de la pêche; cette industrie leur rapporte environ $12,000 par année en poissons exportés.

On fait du dragage à cet endroit afin de créer un abri pour les bateaux et leur offrir un meilleur lieu d'ancrage.

En 1914-15, un montant de $1,733.30 a été dépensé pour draguer 3,096 verges cubes de glaise, mesure de chaland.

En 1915-16, les travaux de dragage ont été faits par la drague du ministère n° 15, qui a enlevé 3,267 verges cubes de déblais mesurées sur place, ou 4,247 verges, mesure de chaland, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour cent. Cette excavation a été faite sur une superficie de 12,601 pieds carrés, à une profondeur moyenne de 7 pieds, donnant une profondeur de 6 pieds à marée basse. Pour finir cette entreprise, il faudra enlever encore 2,407 verges, mesure de chaland.

On a rencontré beaucoup de difficultés pendant le dragage, car on ne pouvait travailler qu'à marée haute et le gros temps empêchait tout travail. Ce dragage durera probablement longtemps, mais il serait sage de dépenser environ $200 chaque année pour entretenir le chenal.

LITTLE-HARBOUR.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Little Harbour est situé sur le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'est de l'entrée du havre du Pictou.

En 1915-16, un montant de $206.46 a été dépensé pour acheter du bois et de la pierre afin de reconstruire la pile extérieure du quai au-dessus du niveau de l'eau basse; des pièces de bois endommagées de l'extrémité extérieure et des défenses ont été renouvelées, quelques grosses pierres ont été placées dans l'abord.

Ces travaux ont été faits en septembre, octobre et novembre.

LITTLE-RIVER.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Little-River, comté de Digby, est situé sur la baie Sainte-Marie, ou sur le côté intérieur ouest de la péninsule communément appelée "Digby-Neck".

En 1915-16, on a dépensé $91.64, pour construire une clôture le long du chemin, du côté de la rivière. Ce chemin a été fait en 1911-12, par le ministère pour donner accès au brise-lames.

LIVINGSTON'S-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Livingstone's Cove, est situé sur le côté sud du détroit de Northumberland, à 2 milles environ au sud-ouest du cap George.

En 1915-16, un montant de $299.31 a été employé pour acheter 100 verges cubes de pierres destinées à renforcer la face extérieure du quai.

Les travaux ont été faits en octobre.

LOCKEPORT.

Lockeport, dans le comté de Shelburne, est une ville incorporée d'environ 800 habitants, située sur l'Atlantique, à 80 milles à l'est-nord-est de Yarmouth. La principale et pour ainsi dire la seule industrie est la pêche. Lockeport étant le centre de l'industrie de pêche, le long de la côte, il y a eu un développement considérable, tandis que les perspectives pour l'avenir sont excellentes. Le commerce d'expédition compte environ 30 petites goélettes variant de 20 à 80 tonnes, 2 goélettes d'un tonnage de 100 tonnes chacune, environ 200 bateaux de ½ à 3 tonnes, 3 petits steamers de 50 à 60 tonnes, un steamer de 100 tonnes, et un bateau frigorifique de 500 tonnes. Comme résultat du dragage qui a été fait à cet endroit au cours des trois dernières années, vingt grandes goélettes de pêche de Lunenburg, ayant un tonnage de 95 à 150 tonnes, ont pu venir s'approvisionner de boitte. Auparavant, le chenal était si peu profond que c'était impossible et il fallait expédier la boitte jusqu'à Lunenburg, par chemin de fer. Plusieurs goélettes de pêche américaines arrêtent maintenant à Lockeport pour s'y réapprovisionner, etc. Au cours de l'année dernière, le commerce de la boitte seule s'est élevé à $50,000, et le commerce total d'exportation a été de $250,000. Presque tous les petits bateaux engagés à cette pêche font 40 à 60 voyages par année.

Les travaux d'amélioration de ce havre furent commencés en 1913-14 et durant cette année 83,000 verges cubes, mesure de chaland, furent draguées. L'année suivante, en 1914-15, on dragua 69,200 verges cubes et, en 1915-16, 113,280 verges cubes, mesure de chaland.

Les travaux furent commencés le 23 juin et terminés le 22 décembre 1915. Le principal but de cet ouvrage était de rendre le havre navigable pour les bateaux d'un plus grand tirant d'eau et pour fournir un lieu de mouillage pour la flotte de pêche. Au cours de l'année, on a nettoyé le chenal de la vase et du sable qui s'y était accumulés.

On a aussi creusé un bassin de 600 pieds de longueur et de 450 pieds de largeur, en enlevant, à certains endroits, 10 pieds d'épaisseur de vase.

Les grandes marées montent de 6½ pieds et les mortes mers de 4½ pieds.

LUNENBURG.

La ville de Lunenburg est située sur la côte de l'Atlantique et a une population d'environ 4,000 âmes. Sous le rapport de la pêche, Lunenburg est la ville la plus importante du Canada; il s'y fait un commerce de poisson d'environ un million de dollars par année. Des armateurs de l'endroit sont propriétaires d'une flottille d'environ 200 bateaux pêcheurs, employant 3,000 hommes.

En 1912-13, on y a dragué du sable et de la boue en avant et à proximité des quais. jusqu'à une profondeur de 17 pieds, à eau basse, afin de procurer un mouillage sûr aux vaisseaux.

181,709 verges cubes de boue et de sable ont été enlevées, au taux de 28½ cents par verge.

En 1914-15, le ministère a fait draguer pour avoir une profondeur de 18 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, en avant des quais. L'outillage employé a été la dérocheuse *Lobnitz*, " N° 3 " et la drague *Beacon Bar* avec les deux chalands de la drague " N° 7 ". La nature des déblais à enlever se composait de vase et de roc; on a fait une tranchée d'une profondeur moyenne de 4·1 pieds sur une superficie de 1·2 acre. Les déblais se composaient comme suit:

Déblais.	Sur place.	Mesure de chalands.
Tuf (hard pan)..	3,428..	4,600
Roc brisé..	3,640..	5,400
Vase...	490..	600

En 1915-16, les dragues *Beacon Bar* et la dérocheuse *Lobnitz N° 3* ont été à l'œuvre pendant les mois d'avril et de mai. En décembre, la dérocheuse reprit les travaux qu'elle continua jusqu'à la fin de l'exercice financier. La drague *N° 6*, avec deux chalands, fut aussi employée du 5 février jusqu'à la fin de l'année.

Pendant l'année, la dérocheuse *Lobnitz N° 3* a brisé 24,358.29 verges cubes de roc.

Du 1er avril au 8 mai, la drague *Beacon Bar* a enlevé les déblais suivants:

Tuf (hard pan).......................	2,700	verges cubes.
Roc brisé............................	9,100	"
Vase.................................	800	"
	12,600	"

Du 5 février au 31 mars, la drague *N° 6* a enlevé les quantités suivantes de déblais:

Tuf..................................	2,372·5	verges cubes.
Roc brisé............................	7,257·5	"
Vase.................................	1,740	"
	11,370	"

Total du dragage de la saison, 23,970 verges cubes.

La dérocheuse a travaillé sur une superficie de 124,996 pieds carrés, sans compter une superficie de 24,206 pieds carrés qu'elle a retouchée. La drague a travaillé sur une superficie de 105,230 pieds carrés. Le banc de brique a été dragué jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires et on se propose de continuer ce dragage jusqu'à une profondeur de 18 pieds. Le banc Isnor a été dragué jusqu'à 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. L'espace en avant des quais a aussi été dragué partiellement jusqu'au même niveau.

Cet espace en avant des quais devra être approfondi à 18 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées et un autre espace plus loin devra être dragué à 14 pieds de profondeur. Il reste encore à draguer une superficie de 463,000 pieds carrés d'où il faudra enlever les quantités de déblais suivantes:

Nature des déblais	Facteur d'exp.	Mesure sur place.	Mesure de chaland.
Roc..	50%	14,162	21,242 vgs cubes.
Autres déblais....	30%	98,877	128,540 vgs cubes

Ces améliorations seront suffisantes tant que le commerce de la ville n'aura pas assez augmenté pour nécessiter d'autres travaux.

MCKAY'S-POINT (JUDIQUE).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

McKay's-Point (Judique), comté d'Inverness, se trouve sur la côte est de la baie Saint-Georges, à 10 milles au sud de Port-Hood et à 16 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1915-16, un montant de $198.62 a été dépensé pour réparer le plancher du brise-lames et pour renouveler des défenses.

MCKAY'S-POINT (LOWER-WASHABUCK).

McKay's Point, comté de Victoria, est situé sur le côté ouest de l'entrée du chenal St-Patrice qui est un bras du lac Bras d'Or, à environ deux milles par eau de la ville de Baddeck.

Le quai de cet endroit a été construit par le ministère en 1903-04, au coût de $5,442. Ce quai est composé de piles et de travées; il s'avance jusqu'à 12 pieds d'eau à marée basse. Il a 206 pieds de longueur et 20 pieds de largeur avec un retour en "L", sur le côté ouest de son extrémité extérieure, de 20 pieds par 20 pieds. Il est composé d'une culée de 28 pieds de longueur, de quatre piles en encaissement, de 17 pieds de longueur, d'une pile extérieure de 20 par 40 pieds et de travées entre les piles, de 15 pieds de longueur. Les piles sont en bois rond, à parements ouverts avec poteaux verticaux en bois rond; elles sont créosotées jusqu'au niveau de l'eau haute, bien lestées et garnies de défenses sur leurs faces extérieures. La pile extérieure est lambrissée à joints clos, comme protection contre la glace flottante.

En 1905-06, on a dépensé $100 pour réparer la face extérieure et les bouts de la pile du large et, en 1907-08, un montant de $150.39 a été employé pour construire un petit entrepôt sur l'extrémité extérieure du quai.

En 1915-16, on a entièrement renouvelé le sommet du quai, y compris les solives du plancher, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses extérieures, au coût de $899.74.

MCNAIR'S-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

McNair's Cove est situé sur le côté ouest de la baie St-George, à deux milles au sud du cap George.

En 1915-16, un montant de $599.92 a été dépensé pour renouveler le lest et protéger par un talus en pierre environ 45 pieds de la face extérieure de l'ouvrage et pour renforcer la face intérieure sur une distance de 200 pieds au moyen de pilotis en bois enfoncés à tous les 5 pieds. Cet ouvrage a été fait en octobre.

MABOU-HARBOUR (PORT-MABOU).

Port-Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Jadis son entrée se trouvait à l'extrémité sud d'une série de dunes, et suivait un chenal tortueux qui n'offrait qu'un tirant d'eau de quatre pieds aux plus basses mers, cependant qu'une barre de sable l'obstruait.

En 1872, on entreprit de creuser un nouveau chenal à travers les dunes de sable et à l'extrémité nord on construisit un pilier de protection.

De 1876 à 1899, on a fait des dépenses, presque tous les ans, pour draguer et réparer des ouvrages de protection du chenal.

En 1903, la profondeur minimum au-dessus de la barre était de 6 pieds et 3 pouces à marée basse; en juillet 1906, cette profondeur fut portée à 16 pieds, mais en novembre 1907 elle était diminuée et n'était que de 13 pieds; en juillet 1908, elle n'était plus que de 9 pieds.

Le dragage de 1872 avait été fait à l'entreprise, mais tout le dragage fait subséquemment, jusqu'à 1908 inclusivement, a été exécuté par les dragues du gouvernement.

En 1908-09, un contrat fut adjugé pour le dragage de 144,600 verges cubes, mesure de chaland, dans le havre et le chenal en dedans de la barre.

Au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, la drague du gouvernement *Cap Breton N° 6* a été employée au dragage d'un chenal de 100 pieds de largeur, au-dessus de la barre, sur une distance de 3,900 pieds, à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées. Les travaux furent commencés le 28 juin 1915 et continués jusqu'au 9 septembre suivant; à cette date l'ouvrage était terminé d'une manière satisfaisante quant à la profondeur et aux largeurs obtenues.

Les déblais enlevés, mesurés sur place, se montaient à 20,144 verges cubes et, pour la plus grande partie, étaient du sable. Cependant, en mesurant les déblais enlevés à bord des chalands, on trouva une quantité de 34,395 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 70 pour cent, soit le double du facteur général dans du dragage semblable.

Cette augmentation du facteur d'expansion est due à la nature mouvante du sable du fond, car pendant les gros temps les vagues remplissaient en partie la tranchée déjà creusée et c'était autant de déblais additionnels à enlever pour obtenir la profondeur requise. En présence de ces conditions, il est peu probable que les profondeurs obtenues existent longtemps, si l'on ne prolonge le brise-lames du côté sud dans la direction du large, au moins aussi loin que l'extrémité extérieure du chenal dragué.

MAHONEY'S-BEACH (PLAGE MAHONEY).

La plage Mahoney se trouve sur la rive ouest de la baie Saint-George, à 13 milles au sud de cap George et à neuf milles de la ville d'Antigonish.

Cette plage a environ ⅓ de mille de longueur et 150 à 300 pieds de largeur; elle sépare Ogden's-Pond de la baie Saint-George.

En 1915-16, on a dépensé $29.31 pour réparer la chaussée conduisant du chemin public à la plage et qui avait été endommagée par le pasage des camions pendant les réparations des ouvrages de protection d'Ogden's-Pond, en 1914-15.

MARGAREE-HARBOUR. (PORT-MARGAREE).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Port-Magaree, à l'embouchure de la rivière Margaree, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à environ 30 milles au nord-est de Port-Hope.

En 1915-16, on a dépensé $411.09 pour des réparations générales au brise-lames qui avait été endommagé pendant une forte tempête. On a renouvelé une partie du plancher, des défenses, des pièces de couronnement et du lest.

MARGARETVILLE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important de la côte sud de la baie de Fundy, entre la lagune de Digby et la baie Scott.

En 1915-16, un montant de $4,785.18 a été dépensé pour démolir et reconstruire une partie de la face extérieure du brise-lames, qui a 130 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 27 à 33 pieds de hauteur. Le plancher et les solives des autres parties de l'ouvrage ont aussi été renouvelés.

METEGHAN.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Meteghan, comté de Digby, est situé sur la côte sud de la baie de Sainte-Marie. sur la baie de Fundy, 25 milles au nord de Yarmouth, 20 milles au sud de Weymouth, 21 milles de la rivière Meteghan et 40 milles au sud de Digby, chef-lieu du comté.

En 1915-16, un montant de $149.84 a été dépensé pour faire des réparations urgentes au plancher du brise-lames principal et pour remplacer une partie du lambrissage de la face de l'ouvrage.

MIDDLE-COUNTY-HARBOUR.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Cet endroit est situé sur la côte de l'Atlantique, à 36 milles à l'ouest du cap Canso.

On a dépensé, en 1915-16, $764.18, pour raser les deux piles extérieures du quai. à un pied au-dessus du niveau de l'eau haute et les reconstruire. On a aussi construit un matelas de fascines pour protéger les pilotis de la fondation de l'entrepôt, qui était exposé à être endommagé par la glace.

Ces travaux furent faits pendant les mois de juin, juillet et septembre.

MILL-CREEK.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Mill-Creek, comté de King, petite colonie agricole qui compte environ 200 habitants, est située sur la rive est du bassin des Mines, à 3 milles au sud de Blomidon et à environ 4 milles au nord de Kingsport, le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer *Dominion Atlantic.*

En 1915-16, on a dépensé un montant de $400 pour creuser à bras un chenal destiné à détourner le cours d'un ruisseau qui se jette dans le voisinage, afin qu'il charroie le gravier qui vient s'accumuler au lieu d'ancrage des goélettes et des autres bateaux.

MINUDIE.

Minudie est un petit village d'environ 300 habitants, situé à la tête du chenal Chignecto, à l'embouchure de la rivière Hébert et à six milles au nord du village de Rivière Hébert. Le quai a été construit en 1901-02 et en 1912-13; il a coûté, en tout, $3,166.17. Depuis on y a fait des petites réparations et construit une cale, au coût total de $400.

Ce quai comprend un abord de 13 pieds de longueur, 16 pieds de largeur au sommet et 9 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. L'abord est construit en forme de levée de pierre ayant un mur de quatre pieds d'épaisseur, et dont le milieu est rempli de pierres plus petites. Le quai proprement dit a 75 pieds de longueur; la partie la plus rapprochée du rivage a 20 pieds de largeur au sommet, sur une distance de 50 pieds.

La partie extérieure, de 25 pieds de longueur, a 65 pieds de largeur et la face extérieure a 26 pieds de hauteur. Tout le quai est en encaissement continu.

Au cours du dernier exercice financier, on a dépensé $643.12 pour renouveler le plancher, les solives, les pièces de couronnement et on a reconstruit le caisson extérieur sur une hauteur de six pieds. Ces travaux ont été commencés le 15 octobre et terminés le 19 novembre 1915.

Les grandes marées montent de 40 pieds et les mortes mers de 33 pieds.

MOSHER'S-BAY.

Mosher's-Bay, comté de Lunenburg, est situé sur le côté est de la rivière La-Have. à environ un demi-mille à l'ouest de l'île La-Have.

En 1914-15, le ministère a dépensé un montant de $2,960.50 pour acheter les matériaux destinés à la construction d'un brise-lames qu'on se proposait de construire en 1915-16.

En 1915-16, la construction fut commencée et un montant de $2,815.35 dépensé. Un montant additionnel de $2,022.08 a été employé pour acheter du bois afin de continuer les travaux l'année prochaine, de sorte que les dépenses totales pour 1915-16 ont été de $4,838.43.

On a rencontré de grandes difficultés dans ces travaux, causées par la position très exposée et le gros temps. On commença par construire la partie la plus rapprochée du rivage, sur une longueur de 150 pieds, une largeur de 20 pieds et une hauteur moyenne de 8 pieds. Un caisson additionnel, de 60 pieds de longueur, qu'on était à placer à l'extrémité extérieure, fut changé de position et considérablement endommagé par un orage. Cette partie fut laissée inachevée et on la recouvrit temporairement pour protéger le lest, mais plus tard une autre violente tempête brisa le caisson en deux parties, en rejetant une sur le rivage et laissant l'autre à 100 pieds du brise-lames. Une autre partie de la structure, de 40 pieds de longueur, qui avait été placée à l'extrémité extérieure, eut à souffrir de cette tempête qui en brisa quatre à six pieds de longueur et ne laissa rien que les plates-formes à l'est, quelques pièces de bois et une petite quantité de lest. Les pièces de bois qui avaient été rejetées sur le rivage furent empilées en un lieu sûr et la partie intacte fut aussi bien protégée que possible pour la durée de l'hiver.

Ces travaux furent commencés le 1er octobre et continués en différents temps pendant la saison.

MUSHABOOM.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Mushaboom, comté de Halifax, est situé sur la rive ouest et près de l'entrée de Sheet-Harbour. Ce lieu offre un abri très sûr aux bateaux des pêcheurs qui sont au nombre d'environ 150 à Mushaboom. La flottille de pêche se compose de 30 bateaux bien équipés, et cette industrie réalise annuellement 500 quintaux de morue et 2,000 barils de hareng dont la valeur est de $10,000 à $12,000.

En 1915-16, un montant de $298.86 a été dépensé pour draguer un chenal entre l'île Malagash et la terre ferme, de 330 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. Les déblais excavés étaient de la vase et des cailloux. Ce dragage a été fait à bras.

Les travaux ont été commencés le 1er novembre et terminés le 24 décembre.

NECUM-TEUCH.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Necum Teuch, comté de Halifax, est situé sur la côte orientale de la baie de Necum Teuch, à l'embouchure de la rivière Mosers, à 68 milles, à vol d'oiseau, E.N.E., de Halifax, et à six milles de la rivière du Saumon. L'endroit compte 400 habitants livrés aux travaux des champs et à la coupe du bois.

En 1915-16, un montant de $73.02 a été dépensé pour remplacer quelques madriers du plancher du quai.

Les travaux furent commencés le 5 octobre et terminés le 12 du même mois.

NEW HARBOUR.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

New-Harbour est situé sur la côte de l'Atlantique, 30 milles à l'ouest du port de Canso.

En 1915-16, on a dépensé $805.46 pour acheter les matériaux et placer 6 blocs en béton sur la face extérieure du brise-lames, formant un mur continu de 58 pieds de longueur, 5 pieds d'épaisseur et 4·8 de hauteur moyenne. Ce mur commence à 30 pieds de l'extrémité extérieure et est assis sur un talus en grosses pierres.

Les travaux ont été faits pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre.

NORTH-BELLEVILLE.

North-Belleville, comté de Yarmouth, est un établissement d'environ 150 personnes qui s'occupent de l'agriculture, de l'industrie du bois et du commerce en général. Il est situé à 11 milles à l'est de la ville de Yarmouth et les habitations sont disséminées autour de l'extrémité nord du lac à l'Anguille.

En 1914-15, le ministère a dépensé le montant de $120.60 pour acheter du bois pour la construction d'un petit quai public.

En 1915-16, on a dépensé $815.27 pour la construction du quai qui comprend une coulée à murs en pierre, remplie de terre et finie par un chemin en gravier, de 75 pieds de longueur, de 2 à 8 pieds de hauteur et 20 à 30 pieds de largeur, ainsi qu'une pile en encaissement, de 30 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur, dont la face extérieure baigne dans 7 pieds d'eau à marée haute. La marée monte de 10 pieds et l'ouvrage est à sec à marée basse.

NORTH-SYDNEY.

North-Sydney, comté de Cap-Breton, est une ville et un port importants, ayant une population d'environ 6,000, et située sur le côté nord du havre de Sydney; c'est le terminus de l'Intercolonial.

Ce havre est très vaste et offre une profondeur de 30 pieds d'eau à marée basse; il est à l'abri de tous les vents et sert de refuge à un grand nombre de bateaux de pêche; c'est aussi un point de relâche pour plusieurs steamers océaniques et bateaux de cabotage.

Le brise-lames est situé sur la barre du sud, à l'extrémité est du havre; il a été construit pour ajouter à la protection du havre contre les vents de l'est. C'est une structure en encaissement de 940 pieds de longueur et de 12 à 40 pieds de largeur.

La propriété sur laquelle il est construit a été cédée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse aux commissaires du havre de North-Sydney, en 1882, et dans la même année le ministère des Travaux publics du Canada a accordé un montant de $2,000 aux commissaires du havre pour leur aider à prolonger cet ouvrage.

Depuis cette date, les commissaires ont agrandi et amélioré cet ouvrage en différents temps et l'ont entretenu en assez bon état.

En 1912, ils dépensèrent un montant de $3,600 pour construire une pile de 40 pieds par 50 pieds, à l'extrémité extérieure du brise-lames. Cet ouvrage a été transféré depuis au ministère de la Marine et des Pêcheries. En 1915-16, un montant de $50 a été dépensé par le ministère pour boulonner de nouveau quelques-uns des pilotis de l'ouvrage et pour placer du lest dans quelques-uns des compartiments de l'encaissement.

DÉPÔTS DE LEST (BALLAST-GROUNDS).

On appelle ainsi l'endroit où les bateaux déchargent leur lest. Ce terrain appartenait aux commissaires du havre, mais il a été transféré dernièrement au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Les commissaires du havre avaient construit une pile en encaissement de bois, de 140 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, sur le côté est du terrain, pour permettre aux bateaux de décharger leur lest. Après quelques années, cette structure devint endommagée par les tarets et la face extérieure fut protégée par une palée en pilotis. Ces pilotis ont été rongés à leur tour et quelques-uns ont été emportés par l'eau, laissant des vides par où s'échappe le lest, qui diminue la profondeur de l'eau à l'extérieur. On a décidé de prolonger cette pile de 10 pieds, dans le havre, avec des pilotis créosotés, mais comme on n'a pu s'en procurer à cause de la guerre, on a reconstruit la palée en pilotis ordinaires, au coût de $750.03, en attendant qu'on puisse se procurer le bois créosoté.

NYANZA.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Nyanza, comté de Victoria, est un petit établissement situé à sept milles à l'ouest de Baddeck et sur la baie des Indiens, qui est sur la côte nord du chenal Saint-Patrice, lequel forme l'un des bras des lacs Bras-d'Or.

En 1915-16, un montant de $179.13, a été dépensé pour transporter l'entrepôt, qui était sur l'extrémité intérieure, à l'extrémité extérieure du quai; on a aussi renouvelé la toiture en bardeaux et peinturé les murs de ce hangar.

OSBORNES.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Osbornes (Cow-Bay), comté d'Halifax, est un établissement de pêcheurs et de fermiers, situé à 10 milles à l'est d'Halifax, sur le côté de Dartmouth. Sa population est environ de 150 habitants.

C'est un endroit de villégiature assez populaire.

En 1915-16, un montant de $183.47 a été dépensé pour terminer le lambrissage du prolongement.

Les travaux furent faits du 2 au 24 décembre.

OSTREA-LAKE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Ostrea-Lake est un lieu de pêche dans le comté d'Halifax, sur le côté est du havre de Musquodoboit, à 35 milles d'Halifax, par le chemin public, et à 8 milles du village de Musquodoboit.

En 1915-16, on a dépensé $1,814.45 pour démolir et reconstruire toute la superstructure du quai.

Ce quai est maintenant partie en pilotis et partie en encaissement; il a 98 pieds de longueur par 60 pieds de largeur à l'extrémité du rivage et 70 pieds de long de la face du large, avec une aile irrégulière de 40 pieds de longueur par 11 pieds de largeur, projetant au sud du quai. On a construit sur le quai un hangar de 14 pieds par 18 pieds, avec des rails à partir du poste d'amarrage des bateaux jusqu'à ce hangar. Cette petite voie ferrée sera très utile, car il était impossible de construire le hangar sur le bout du quai, parce qu'il aurait été trop exposé.

Ces travaux furent commencés le 14 septembre et terminés le 18 mars.

PEGGY'S-COVE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Peggy's-Cove, comté d'Halifax, se trouve à l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, rive est, à 30 milles d'Halifax. Peggy's-Cove compte 200 habitants qui s'occupent principalement à la pêche.

En 1915-16, un montant de $1,044.07 a été dépensé pour terminer la construction du mur de revêtement en pierre, en y ajoutant trois pieds de hauteur. Ce mur a maintenant une hauteur maximum de 15 pieds, sur une longueur de 20 pieds, il descend ensuite graduellement des deux bouts jusqu'au sol. Ces travaux ont été faits entièrement à bras. Le havre est maintenant en bon état et les pêcheurs ont un abri sûr pour leurs bateaux.

Les travaux furent commencés le 13 août et terminés le 27 novembre.

PETITE-RIVIÈRE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Petite-Rivière, comté de Lunenburg, est le centre d'une région agricole et forestière très active, et qui se trouve à 21 milles au sud-ouest de la ville de Bridgewater.

Le brise-lames a 1,356 pieds de longueur, dont la première longueur de 895 pieds a 16 pieds de largeur et dont le tronçon extérieur de 461 pieds a 20 pieds de largeur. L'ouvrage a de 5 à 13 pieds de hauteur et repose sur un fondement de fascines de 20 à 30 pieds de largeur et de 2 pieds d'épaisseur.

En 1915-16, un montant de $999.99 a été employé pour reconstruire quatre parties du brise-lames, qui s'étaient affaissées. Ces parties, qui avaient une longueur totale de 375 pieds et une largeur de 16 pieds, ont été exhaussées de 2 pieds, bien lestées et recouvertes d'un nouveau plancher. On a aussi placé de nouvelles pièces de couronnement.

PICTOU-LANDING.

Pictou-Landing est situé sur le côté est du havre de Pictou, c'est le terminus de l'embranchement de l'Intercolonial. Il y a deux quais, dont le plus petit, connu sous le nom de " quai de la traverse " sert à un bateau traversier qui fait le service entre cet endroit et la ville de Pictou, située à une distance d'un mille. L'autre est connu sous le nom de " quai d'expédition "; il sert principalement à la *Eastern Car Co.*, pour l'importation du bois et l'expédition de wagons aux pays étrangers.

Un dépôt d'alluvions qui s'était formé empêchait le bateau traversier d'accoster au quai à marée basse. La drague du ministère *N° 4* a été employée du 16 au 18 juin pour draguer à une profondeur de 9 pieds, à marée basse, l'espace irrégulier qui sépare le quai de la traverse du quai d'expédition. Elle a enlevé 1,150 verges cubes de glaise, mesurées sur place, ou 1,365 verges cubes, mesure de chaland, ce qui donne un facteur d'expansion de 15 pour 100.

Afin de rendre les bassins d'amarrage du quai d'expédition utilisables aux grands bateaux employés à l'exportation des wagons pour la France et la Russie, la drague hydraulique du ministère, *N° 5* a été employée du 28 juin au 10 juillet, sur le côté est du quai, à creuser un bassin ayant 25 pieds de profondeur à marée basse. Ce bassin a 450 pieds de longueur et 100 pieds de largeur à son extrémité intérieure; il va ensuite en s'élargissant et a 175 pieds de largeur à son extrémité extérieure. Le bassin du côté ouest a 350 pieds de longueur et 75 pieds de largeur. En tout on a enlevé 28,440 verges cubes de glaise, de sable et de gravier, mesurés sur place; cette quantité comprend 810 verges cubes de dragage inutile.

Les rapports hebdomadaires indiquent un total de 33,212 verges cubes, ce qui comprend une certaine quantité de déblais qui durent être déposés à l'entrée des bassins pendant le dragage et dragués ensuite de nouveau. Cette quantité n'apparaît pas dans les mesurages finals.

Dans les conditions ordinaires, ces bassins devraient conserver cette profondeur pendant une dizaine d'années.

PICTOU.

Quai des commissaires du havre.

Ce quai est situé à 1,400 pieds à l'ouest des quais de l'Intercolonial, dans la ville de Pictou. On a dragué à cet endroit pour permettre aux vaisseaux ayant un tirant d'eau de 15 pieds d'approcher du quai pour décharger leur lest et prendre leurs cargaisons. On a creusé un chenal de 15 pieds de profondeur à marée basse et de 100 pieds de largeur, se prolongeant sur une distance de 975 pieds, à partir de la tête du quai jusqu'au chenal du havre; ainsi que trois bassins de 100 pieds de largeur; l'un de ces bassins se trouve en travers de la tête du quai et les deux autres sont situés un de chaque côté du quai.

Ce travail a été fait par la drague du ministère *N° 4*, du 14 juillet au 21 septembre 1915; on a enlevé 37,100 verges cubes de glaise, mesurées sur place, ou 44,460 verges cubes, mesure de chaland. Le facteur d'expansion se trouve à être de 20 pour 100, ce qui correspond avec le 21 pour 100 du havre de Caribou, le 19·5 pour 100 de la pointe Abercrombie et le 18 pour 100 de Pictou-Landing. Ce chenal restera probablement ouvert pour une période de 5 à 10 années.

PORT-DUFFERIN.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914).

Port-Dufferin, comté de Halifax, désigné autrefois par le nom de Rivière-au-Saumon, est un village prospère de 500 à 600 habitants occupés à l'exploitation de la pêche du homard et des mines d'or. Il se trouve aux sources de la rivière au Saumon qui se jette dans l'anse connue sous le nom de havre des Castors, à environ 85 milles à l'est de Halifax, par le grand chemin, et à mi-chemin entre le port de Halifax et de Canso.

En 1915-16, on a complètement remis le quai à neuf. On a enfoncé de nouveaux pilotis, placé de nouvelles pièces de couronnement et de nouvelles solives, renouvelé le plancher en entier, et placé de nouvelles défenses, au coût total de $999.13.

Le quai comprend un remblai en terre et en pierre de 135 pieds de longueur par 27 pieds de largeur; un caisson rempli de pierres, de 60 pieds de longueur par 27 pieds de largeur, un tronçon en pilotis de 84 pieds de longueur par 27 pieds de largeur et une aile de 29 pieds par 64 pieds, donnant au quai une face extérieure de 56 pieds. Le quai a une hauteur moyenne de 13 pieds et la profondeur de l'eau à sa face est de 13 pieds à marée basse.

Les travaux furent faits du 3 novembre au 29 janvier.

PORT-DUFFERIN OUEST.

Port-Dufferin Ouest, comté d'Halifax, est situé sur la rivière au Saumon, vis-à-vis Port Dufferin est. La population est d'environ 150 habitants.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,938.03 pour la construction d'un abord au quai projeté. Cet abord a 70 pieds de hauteur et 25 pieds de largeur, il a été construit avec des murs en maçonnerie sèche et rempli avec du gravier. On a aussi construit deux caissons de 20 x 25 pieds et de 10 à 15 pieds de hauteur, disposés à écartement de 10 pieds, et acheté du bois pour l'année suivante.

Pendant l'exercice 1913-14, un montant de $4,133.05 a été dépensé pour terminer la construction du quai qui comprend un abord en pierre et gravier de 70 x 25 pieds; les 130 pieds suivants sont construits avec piles et travées, et le tronçon extérieur est en encaissement solide de 40 x 45 pieds, donnant une longueur totale de 240 pieds et une façade de 45 pieds sur une hauteur moyenne de 14 pieds. La profondeur de l'eau en avant du quai est de 13 pieds à marée basse.

En 1915-16, un montant de $300.07 a été dépensé pour la construction d'un hangar sur la tête du quai. Ce hangar a 18 pieds par 16 pieds.

Les travaux ont été commencés le 8 novembre et terminés le 28 décembre.

LAC PORTER.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Le lac Porter, comté de Halifax, est une longue et étroite nappe d'eau douce qui s'étend dans la direction nord-est, et qui se trouve presque au centre du comté de Halifax, savoir à environ 15 milles à l'est de la capitale de cette province. La longueur du lac Porter est d'environ 18 milles et sa largeur de un quart à un demi-mille. La profondeur du lac étant assez considérable sur toute sa longueur, il est navigable de l'une à l'autre extrémité pour les bateaux de 60 tonnes. Le plan d'eau normal du lac est de 2 à 3 pouces au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

En 1916, un montant de $100.01 a été employé pour ouvrir et maintenir ouverte l'issue du lac. Cet ouvrage a été fait à différents temps au cours de la saison.

PORT-FÉLIX.

Port Félix est une station de pêche située à l'extrémité est de la baie de Tor, sur la côte de l'Atlantique, 3½ milles à l'ouest de l'entrée de White Haven.

Le 29 septembre 1910, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai, au coût de $4,309.

Ce quai est composé de piles et de travées, il a 225 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; il baigne dans 9½ pieds d'eau à marée basse. La construction en fut commencée le 5 juin et terminée le 4 juillet 1911. Les grandes marées du printemps montent de 6 pieds.

En 1915-16, un montant de $254.75 a été dépensé pour construire une chaussée de 357 pieds de longueur entre le chemin public et l'extrémité ouest de la chaussée construite en 1911-12. Un montant additionnel de $264.39 a aussi été employé pour placer des solives et un plancher sur l'abord du quai et pour construire un petit entrepôt.

Ces travaux furent faits en septembre, octobre et novembre.

PORT-HASTINGS.

Port-Hastings, comté d'Inverness, est situé sur le côté est du détroit de Canso, à 2½ milles au nord de Port-Hawkesbury. La compagnie *Inverness Railway & Coal* possède des quais à cet endroit pour l'expédition du charbon tiré de leur mine d'Inverness, sur le golfe Saint-Laurent, à une distance de 60 milles.

Le 28 septembre 1908, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai, d'un entrepôt et d'une chaussée. Ces travaux furent terminés en 1909-10.

Ce quai comprend un remblai en terre et en pierre de 40 pieds de largeur, retenu par un mur en encaissement, de 105 pieds de longueur et 14 pieds de largeur; et un caisson triangulaire de 55 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, placé en ligne avec le quai d'expédition de la compagnie *Inverness Railway & Coal.* La profondeur de l'eau, à marée basse, sur le côté sud du caisson extérieur, est de 14¾ pieds, à l'extrémité extérieure, et de 10 pieds, à l'extrémité intérieure. Le sommet du plancher est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau haute.

Les grandes marées montent de 5 pieds. L'entrepôt construit à l'arrière du caisson triangulaire est un édifice à un étage, de 30 pieds par 20 pieds, avec deux portes sur le côté sud.

La chaussée a 320 pieds de longueur et réunit le quai au chemin public conduisant à la station de chemin de fer du village de Port-Hastings. Elle est en bon état et est finie par un lit de pierre concassée. Il y a des traverses en madriers au-dessus de la voie ferrée, une voie de garage près du quai et un ponceau à la jonction de la chaussée avec le chemin public.

En 1915-16, on a dépensé $499.46 pour renouveler le plancher et les pièces de couronnement sur tout le quai.

PORT-HAWKESBURY.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, est situé sur le côté est du détroit de Canso, vis-à-vis de Port-Mulgrave.

En 1915-16, un montant de $427.64 a été dépensé pour faire des réparations à l'entrepôt et aux angles du quai qui avaient été endommagés pendant l'accostage d'un gros bateau.

PORT-HOOD.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Port-Hood, qui est le chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

La partie intérieure du quai fut endommagée, sur une distance de 50 pieds, par une tempête, en septembre 1915. En 1915-16, un montant de $297.78 a été dépensé pour renouveler le lambris jointif de la face extérieure ainsi que pour remplacer une partie du plancher et des pièces de couronnement.

PUGWASH.

Les quais de Pugwash ont été décrits tant de fois qu'il serait superflu de recommencer cette description, lorsque les dépenses n'ont été que de $499.97.

On a renouvelé le plancher et placé environ 400 tonnes additionnelles de lest dans les caissons. Ce lest était nécessaire pour remplacer une partie du lest placé lors de la construction du quai et qui s'était échappé par des ouvertures rongées par les tarets dans les plates-formes à lest.

QUODDY.

Quoddy (décrit sous le titre de "Quoddy-Ouest" dans les rapports précédents) est un établissement ayant une population disséminée de 300 habitants, situé sur la côte sud du comté de Halifax, à 8 milles à l'est de la cité de Halifax, et 5 milles de Salmon-River. Les habitants s'occupent principalement de l'industrie de la pêche et de la culture de la terre.

Pendant les exercices financiers de 1905-06-07, le ministère fit construire en cet endroit un quai en pilotis, avec un hangar à marchandises de 20 x 13 pieds sur l'aile, pour l'utilité des expéditeurs. Ce quai a une approche en pierre et gravier de 70 pieds de longueur par 25 pieds de largeur et un corps principal construit en pilotis, de 216 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, avec une aile en retour de 27 x 26 pieds, ce qui donne une façade extérieure de 51 pieds de longueur. Le coût total de cet ouvrage a été de $2,854.38.

En 1915-16, on a renouvelé complètement le plancher du quai avec des madriers; des défenses nouvelles ont été placées, un bon nombre de pilotis neufs ont été enfoncés, et on a aussi posé de nouvelles pièces de couronnement et des solives de plancher. Le hangar, sur l'aile, a été réparé et repeinturé.

Les dépenses pour ces travaux ont été de $976.91.

L'ouvrage commencé le 16 octobre a été complété le 26 décembre.

RAINY-COVE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Rainy-Cove, comté de Hants, est situé dans le district de Pembroke. C'est un petit centre de cultivateurs et de commerçants de bois formant une population d'environ 175 habitants. Il est situé sur la rive sud du bassin des Mines, à neuf milles à l'est de Chèverie et trois milles à l'ouest de Walton.

Pendant l'exercice de 1915-16, on a dépensé la somme de $3,931.77 pour exhausser de quatre pieds le quai de cet endroit et le mettre à la hauteur requise. Du côté du large, le quai est surmonté d'un parapet ou garde-lames de 3 pieds de hauteur et il est lambrissé sur toute cette façade. On a élargi jusqu'à 20 pieds le chemin qui conduit au quai et l'on a construit le long de ce chemin un ouvrage de protection en caissons de 71 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Les travaux commencés le 1er juillet ont été complétés le 20 novembre.

RIVIÈRE JOHN.

La rivière John se décharge à la tête de la baie John, sur le détroit de Northumberland, à 24 milles à l'ouest de l'entrée du port de Pictou. Cette rivière a 3 pieds de profondeur à marée basse ou 11 pieds à marée haute sur une batture qui se trouve à l'entrée; elle se continue ensuite avec un chenal tortueux, de 3 à 11 pieds de profondeur à mer basse, jusqu'au pont situé à près d'un mille de distance. Le village est situé sur chaque côté de la rivière près du pont et à une distance d'environ trois quarts de mille de la gare du chemin de fer Intercolonial, embranchement Oxford et Pictou.

Du côté sud de la rivière, immédiatement en aval du pont, on a commencé en 1899-1900 la construction d'un quai qui a été fini en 1901-2. Ce quai comprend une tête en pilotis (les pilotis de support sont créosotés), de 60 x 20 pieds, avec un mur de soutènement en caissons, de 60 x 10 pieds, en arrière, et des ailes en caissons de chaque côté, ayant respectivement 78 et 61 pieds de longueur par une largeur commune de 10 pieds. La surface comprise entre les murs de soutènement et le rivage est remplie de terre et couverte de gravier. La profondeur du quai sur la façade du chenal est de 9 pieds. Les grandes marées montent de 8 pieds.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $257.96 pour renouveler le plancher de la tête du quai et placer un peu de lest dans les murs de soutènement.

En 1915-16, un montant de $103.36 a été dépensé pour placer un groupe de 6 pilotis près de l'angle extérieur de la tête du quai du côté d'en amont pour empêcher les glaces d'endommager la structure; des poteaux d'amarrage et des défenses, etc., ont été aussi renouvelés.

Les travaux étaient en cours d'exécution pendant le mois de septembre.

ROCKLAND.

Une description complète du quai en cet endroit a été donnée si souvent qu'il peut paraître superflu de faire un rapport pour une affaire de hangar. Cette place a été communément appelée East Ragged Island, et, dans les archives du ministère, l'ouvrage est connu sous ce titre. Cependant, la localité elle-même se nomme réellement Rockland. East Ragged Island, dont Rockland formait une partie autrefois, est maintenant restreint à l'extrémité sud de la péninsule, et le nom de East Ragged Island s'applique seulement à l'extrémité sud de la Péninsule. On a dépensé au quai de cet endroit un montant de $202.41. Ce quai sert surtout au bateau traversier qui fait le trajet entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport, et accommode une population d'environ 1000 habitants. On a construit sur le quai un hangar de 10 x 14 pieds.

En outre du hangar, on a renouvelé des défenses de 8 pieds placées à chaque angle du quai, et, de plus, six défenses en forme de contre-fort ont été posées à chaque coin; ces défenses sont assujetties ensemble au moyen de bandes de fer au sommet et de chaînes au fond, de manière à leur donner toute la solidité possible. L'ouvrage a été commencé le 25 septembre et terminé le 29 octobre 1915.

Les grandes marées montent ici de 7 pieds; les mortes-mers de 4½ pieds.

ROSS-FERRY.

Ross-Ferry, comté de Victoria, est situé du côté nord de l'île Boularderie et sur la rive sud du chenal Grand-Bras-d'Or, à 13 milles environ à l'ouest de son entrée dans l'Atlantique.

En 1895-96-97, le ministère construisit un quai à un demi-mille environ à l'est du débarcadère de la traverse. Ce quai se prolonge jusqu'à une profondeur d'eau de 12 pieds, à marée basse, sur une longueur de 106 pieds par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L" de 30 x 22 pieds du côté est de l'extrémité extérieure. Il comprend: une culée en pierre au rivage, de 23 pieds de longueur, un abord de pilotis en bois créosoté, de 61 pieds de longueur, et une tête de 50 pieds x 22 pieds en encaissement dont la substructure est en bois créosoté. En 1897-98, le quai fut relié au chemin public par une chaussée de 320 pieds de longueur, y compris un petit pont.

En 1909-10, la somme de $549.21 a été dépensée pour renouveler les solives du plancher, le plancher, les pièces de couronnement, les défenses supérieures du quai, créosoté, de 61 pieds de longueur, et une tête de 50 piels x 22 pieds en encaissement

En 1910-11, on a dépensé $278.57 pour la reconstruction en partie des culées en encaissement d'un petit pont en dessus du chemin qui relie le quai au chemin public.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, la somme de $28.63 a été dépensée pour renouveler deux poteaux d'amarrage aux coins extérieurs de la pile en caissons.

ROUND-HILL.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1913.)

Round-Hill, comté d'Annapolis, est situé sur le côté sud ou gauche de la rivière Annapolis, à 8 milles à l'est de la ville d'Annapolis.

En 1915-16, la somme de $500 a été dépensée pour renouveler le plancher du corps du quai sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 16 pieds, ainsi que le plancher de l'aile du quai sur une superficie de 24 pieds carrés.

SAINT-JOSEPH.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Saint-Joseph, comté d'Inverness, est une région dont les habitants s'occupent de pêche et d'agriculture; cet endroit est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre le havre de Margaree et Chéticamp, et environ 1½ mille au nord-ouest de l'excellent havre de Grand-Etang.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $249.22 en travaux à la journée pour réparer l'extrémité extérieure du brise-lames qui avait été endommagé pendant une violente tempête de vent accompagnée d'une marée extraordinairement haute.

ST. MARY'S-RIVER (RIVIÈRE SAINTE-MARIE).

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1913.)

La rivière Sainte-Marie est un magnifique cours d'eau de 60 milles de longueur qui traverse des terrains boisés d'une grande valeur et se décharge dans l'Atlantique, à 40 milles à l'ouest du Cap-Canso.

En 1915-16, un montant de $899.98 a été dépensé pour enlever des cailloux, à l'aide d'un scaphandrier, du chenal des bateaux, dans cette rivière, entre Sherbrooke et le quai Goldenville, et aussi dans les passes (Narrows) à 1·3 mille en aval de Sherbrooke.

Les travaux ont été exécutés dans le cours des mois d'août, septembre et octobre.

SANDY-COVE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Sandy-Cove, comté de Digby, est un poste habité par des pêcheurs et des cultivateurs formant une population d'environ 400 habitants. Il est situé sur la baie de Fundy au col de Digby, à 20 milles au sud de la ville de Digby.

En 1915-16, un montant de $50 a été dépensé pour des réparations urgentes au brise-lames de cet endroit.

SEAFORTH

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Seaforth, comté de Halifax, est un établissement de pêcheurs et de cultivateurs, situé à 24 milles à l'est de Halifax et trois milles à l'ouest de Chezzetcook; sa population est d'environ 160 habitants.

En 1915-16, la somme de $75.03 a été dépensée pour remplacer des madriers brisés dans le plancher du brise-lames en cet endroit et renouveler quelques solives.

Un autre montant de $37.91 a été dépensé pour construire une clôture le long de la route qui conduit au quai. L'ouvrage sur le brise-lames a été fait en novembre et la clôture a été érigée en décembre.

SELMA.

Selma, comté de Hants, est un petit village de 200 habitants qui s'occupent de culture; il est situé sur le côté sud de la baie Cobequid, à 3 milles de Maitland et 27 milles de Subénacadie, sur le chemin de fer Intercolonial.

Durant l'exercice financier de 1908-09, la somme de $6,185.60 fut dépensée pour l'adjudication d'un contrat pour un quai construit en caissons et travées. Le quai a 398 pieds de longueur, dont les premiers 307 pieds, à partir du rivage, ont 20 pieds de largeur, et les autres 91 pieds, 25 pieds de largeur. Il y a 8 caissons de 20 pieds, un caisson de 30 pieds par 20 pieds, et une pile extérieure de 91 pieds. Les travées sont toutes de 13 pieds. Le quai a une hauteur de 10 pieds à 31 pieds.

En 1915-16, la somme de $149.41 a été dépensée pour poser quelques nouvelles solives pour remplacer celles qui étaient détériorées et mettre des madriers neufs là où c'était nécessaire.

Les travaux ont été exécutés en octobre.

SHAD-BAY.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Shad-Bay, comté de Halifax, est un petit village dont la population est disséminée sur un parcours d'un mille et demi le long du rivage; il est situé à 21 milles de Halifax et à 2 milles de Upper-Prospect, par terre.

En 1915-16, on a dépensé le montant de $500.58 pour construire les abords du quai et compléter cette structure qui actuellement a une longueur de 145 pieds par 20 pieds de largeur avec une aile en retour de 20 pieds de largeur par 31 pieds de longueur, ce qui donnera une façade extérieure de 51 pieds de longueur. La hauteur moyenne du quai est de 10 pieds, et il y a 9 pieds d'eau à marée basse à l'extrémité extérieure du quai.

Les travaux commencés le 8 novembre ont été complétés le 21 janvier.

SHAG-HARBOUR.

Shag-Harbour est un village dont la population de 600 habitants est disséminée de part et d'autre le long de la côte; il est situé à environ 6 milles au nord-ouest de Bar-

rington et 40 milles au sud-est de la ville de Yarmouth. Les gens s'occupent principalement de la pêche.

En 1899-1900, 1900-01 et 1903-04, un montant total de $2,303.28 a été dépensé pour construire un quai pour accommoder le public de cette place.

Ce quai comprend des abords formés d'un banc de roc de 53 pieds de longueur par 25 pieds de largeur au sommet, et le quai proprement dit. Le quai proprement dit a 221 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, à l'exception des derniers 20 pieds qui a 40 pieds de front, avec une hauteur de 20 pieds à l'extrémité extérieure. Le quai même est construit en chevalets de pilotis, espacés de 10 pieds, d'axe en axe, bien renforcés avec des liernes et des moises, et garnis de défenses.

Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé la somme de $775.02 pour faire les réparations nécessaires à ce quai. Tous les madriers du plancher, les solives et les garde-corps ont été renouvelés; 30 défenses neuves ont été mises en place; une passerelle pour embarquer le fret a été installée et l'on a érigé en même temps une petite grue stationnaire. Les travaux commencés le 1er septembre ont été finis le 30 octobre 1915. Les grandes marées montent ici de 10 pieds; les mortes-mers de 7 pieds.

SHORT-BEACH.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Short Beach, comté de Yarmouth, est le nom d'un petit village de pêcheurs et de fermiers au nombre d'environ une centaine d'habitants. Il est situé à 8 milles au nord du chef-lieu du comté, à 1½ mille au nord de Sandford et 3½ milles au sud de Port Maitland.

En 1915-16, la somme de $50.86 a été dépensée en réparations peu importantes mais très urgentes au plancher du brise-lames que les grosses mers avaient endommagé dans cette place.

SIGHT-POINT.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Sight-Point, quelquefois Port Ban, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 7 milles au nord de l'entrée du port de Mabou.

Pendant une tempête sévère du mois novembre 1915, la pile extérieure du brise-lames, construit en 1907-08, fut en partie démolie et emportée. On a dépensé un montant de $100.10 pour sauver une partie des matériaux et réparer l'extrémité extérieure du restant de l'ouvrage.

SMITH-COVE.

Smith-Cove, comté d'Inverness, est situé sur la côte est de l'île Smith, près de son extrémité nord et vis-à-vis de la ville de Port-Hood, qui se trouve à un mille de distance.

Cette anse était autrefois un bon havre pour les bateaux, mais ces dernières années, il s'est graduellement rempli de sable jusqu'à ce qu'il devint impossible d'y entrer; ceci fut un grand inconvénient pour les pêcheurs qui furent obligés de traîner leurs bateaux sur la grève pour les mettre à l'abri des tempêtes.

Afin de remédier à la situation, on décida d'ouvrir un chenal dans l'anse, de 50 pieds de longueur et de 8 pieds de profondeur, à l'eau basse.

La drague *Cape-Breton* du gouvernement commença ses travaux le 4 septembre 1914 et continua par intervalles jusqu'au 6 octobre suivant quand, au cours d'une forte tempête, le chenal creusé se remplit presque complètement; les travaux furent alors suspendus. Durant cette période, 3,450 verges cubes de sable, mesure prise sur place, ont étét jetées par-dessus bord et 1,600 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées.

Afin d'empêcher le sable de s'accumuler dans l'anse, on décida de construire un petit brise-lames sur le côté nord de l'entrée avant de reprendre le dragage. Le 19 janvier 1915, on donna ordre de dépenser $1,800 pour construire ce brise-lames, de 175 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur, complètement rempli de lest et lambrissé sur les faces extérieures. On prit de suite charge de l'ouvrage, mais à cause de la difficulté d'obtenir les matériaux nécessaires et à cause du mauvais temps on ne put dépenser avant la fin de l'exercice financier que $1,019.87. Avec ce montant, la construction du caisson principal a été terminée, y compris la plate-forme pour le lest et environ la moitié de celui-ci. Il reste à faire le reste du remplissage en pierres, le lambrissage et le posage du plancher.

En 1915-16, la somme de $780.09 a été dépensée en travaux à la journée pour compléter le petit brise-lames commencé en 1914-15, sur le côté est de l'entrée de l'anse pour protéger le chenal proposé.

La drague *Cape Breton N° 6* du gouvernement a été mise en opération pour creuser dans l'anse un chenal de 200 pieds de longueur par 75 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, à l'eau basse; aussi pour draguer un bassin dans cette même anse, de 250 pieds de longueur, 150 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur, et régulariser la profondeur de l'eau sur le côté ouest du quai de H. A. Smith et sur le côté est du quai de Joshwa Smith.

Le dragage a été commencé le 15 septembre 1915 et continué jusqu'au 29 novembre suivant, alors que les travaux ont été suspendus parce qu'il était nécessaire d'expédier la drague à Canso.

Pendant cette période de temps, on a dragué 10,373 verges cubes de déblais jetées par-dessus bord, et enlevé 18,235 verges cubes de sable et de gravier mesurées sur place.

La quantité totale des déblais enlevés par cette drague a été de 24,850 verges cubes mesurées sur les chalands, cette quantité représentant 18,233 verges cubes mesurées sur place, ce qui donnerait une expansion de 36 pour cent, qui est anormale, vu que le facteur d'expansion est ordinairement de 10 pour cent pour le dragage de déblais analogues. Ce pourcentage additionnel est dû à la nature mouvante des déblais qui ont été repoussés dans la tranchée et dragués une deuxième fois.

Lors de la suspension des travaux, l'ouvrage requis n'était pas complété, on n'avait pas atteint les profondeurs voulues sur toute l'étendue, mais comme les profondeurs obtenues suffisent aux exigences actuelles, les personnes intéressées ont été pleinement satisfaites du résultat du dragage.

Le fond de cette anse étant formé de sable mouvant, on ne doit pas s'attendre à ce que les profondeurs obtenues par le dragage restent les mêmes bien longtemps. Le brise-lames construit du côté est du chenal a été d'un grand avantage jusqu'à présent, mais il faudra nécessairement le prolonger avant longtemps.

SOUTH-BAR.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

South-Bar (Batture du sud) est située sur le côté sud du havre de Sydney, à l'entrée du bras sud-ouest, à environ 5 milles de la ville de Sydney.

En 1915-16, la somme de $9.50 a été dépensée pour remplacer quelques jalons plantés le long de la grève pour marquer la ligne ouest de la propriété du gouvernement.

SOUTH-GUT.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1914.)

South-Gut, comté de Victoria, est le nom local donné au bras sud de la tête du port de Sainte-Anne, sur la côte sud de l'île du Cap-Breton.

En 1915-16, on a dépensé en travaux à la journée la somme de $319.93 pour exhausser de 3 pieds environ la pile extérieure du quai construit en 1902-03, et qui s'était affaissée de 2 pieds dans le fond de vase depuis qu'elle avait été construite.

SOUTH-INGONISH (INGONISH-SUD).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1914.)

La baie d'Ingonish, comté de Victoria, est située sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à peu près à mi-chemin entre le havre de Sydney et Cap-Nord; elle est divisée en deux: celle du nord et celle du sud, par Middle-Head, une espèce de péninsule étroite et rocailleuse de plus de deux milles de longueur.

Au fond de la baie du sud, il y a un grand étang séparé de la mer par une plage couverte de gravier et de galets, traversée par un chenal de 60 pieds de longueur et de cinq de profondeur à extrême marée basse, propre aux bateaux-pêcheurs à haute marée seulement.

En 1915-16, la somme de $2,499 a été dépensée pour se procurer le reste des matériaux requis pour construire et parachever un prolongement au quai de cet endroit. Ce prolongement est une structure en caisson de 36 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, reliée au vieux quai au moyen d'une travée de 15 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Traverse.

En 1903, un quai de 160 pieds de longueur, et se prolongeant jusqu'à 16 pieds dans l'eau à marée basse, fut construit près du débarcadère de la Traverse, sur le côté sud du port. Ce quai comprend une culée et trois piles de 16 pieds de largeur, et de plus une pile extérieure formant une tête de 30 x 30 pieds. Toutes les piles intérieures sont construites en pièces de bois rond, à parements ouverts; la pile extérieure est à parements à joints clos et sa substructure est en bois créosoté.

Le 21 janvier 1911, un contrat au montant de $5,100 a été adjugé pour construire un prolongement à ce quai. Les travaux, commencés le 18 octobre 1911, ont été exécutés d'une manière satisfaisante, complétés et acceptés le 20 décembre suivant.

Ce prolongement comprend une travée de 8 pieds de largeur et de 30 pieds de longueur; une pile en caisson de 24 pieds de longueur, en ligne avec le quai et de 40 pieds de longueur sur la façade du chenal. Le caisson est en pièces de bois rond créosotées jusqu'au niveau de la mi-marée, rempli de lest, garni de défenses et lambrissé sur toutes les faces extérieures. Le long du chenal, la façade de la nouvelle pile baigne dans une profondeur de 25 pieds d'eau à marée basse.

Les grandes marées montent ici de 4 pieds.

Dans la partie du quai construite en 1903-04, le plancher vers le milieu de la structure, où le trafic est plus fréquent, se trouvant détérioré, on a dépensé en 1915-16 la somme de $77 pour couvrir en madriers de 2 pouces posés sur les vieux madriers, le plancher au milieu du quai sur une largeur de 12 pieds et toute la longueur du vieux quai.

SOUTH-LAKE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

South-Lake, Lakevale, est situé sur la rive nord de la baie Saint-Georges, à mi-chemin environ entre l'entrée du port d'Antigonish et du Cap-Georges.

En 1915-16, on a dépensé le montant de $699.90 pour reconstruire et relester les 50 pieds extérieurs du brise-lames en caissons, sur le côté nord au-dessus du niveau de l'eau haute; aussi pour renouveler le lambrissage, depuis le fond de la structure jusqu'au sommet du couronnement, à l'extrémité extérieure et sur une distance de 110 pieds de chaque côté; ce lambrissage a été fait en pièces de bois créosotées et en bois dur.

Sur le côté sud du brise-lames, la somme de $349.91 a été dépensée pour construire un prolongement de 25 pieds de longueur et 15 pieds de largeur à l'ouvrage en pilotis, fascines et pierre.

Les travaux sur le côté sud du brise-lames ont été exécutés en juillet, et ceux du côté du nord ont été faits en juillet et août.

STONEHURST.

Stonehurst, comté de Lunenburg, est situé à 4½ milles à vol d'oiseaux au sud-est de la ville de Lunenburg, à l'extrémité ouest de la Passe-Tanner.

L'ouvrage requis dans cet endroit est le dragage d'un chenal et une place d'amarrage pour les bateaux de pêche. Chaque année, les pêcheurs des environs construisent de plus gros vaisseaux et y installent des machines à gazoline, ce qui nécessite une plus grande profondeur d'eau aux endroits où ils viennent s'ancrer. Il y a une centaine de gens qui viennent ancrer leurs bateaux à Stonehurst à cause de l'abri sûr qu'ils y trouvent. Parmi ces nombreux vaisseaux il y a une dizaine de bateaux à gazoline tirant de trois à six pieds d'eau. La pêche est la seule industrie de la place et chaque homme se fait en moyenne un salaire de $600 par année, et lorsque le chenal sera complètement amélioré au moyen de dragage, cette industrie de la pêche augmentera considérablement.

En 1915-16, la drague *N° 15* du ministère a été mise en opération et la somme de $738.85 a été dépensée pour des travaux exécutés du 17 novembre au 7 décembre. On a enlevé 2,109 verges cubes de vase, mesurées sur le chaland, ou 1,555 verges de déblais mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 35·8 pour 100. On a dragué cette année, une tranchée de 466 pieds de longueur par 45 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 2 pieds, donnant jusqu'à 6 pieds d'eau au-dessous du niveau de la marée basse. Lorsque l'ouvrage sera complété, le chenal aura 695 pieds de longueur par 145 pieds de largeur avec une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées. Il reste à draguer 79,805 pieds carrés. Le dragage s'est fait sans aucune difficulté, vu que le fond est mou et que le havre est bien abrité.

La durée probable de ces travaux d'amélioration sera de quatre à cinq ans.

SUMMERVILLE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Summerville, comté de Hants, est situé sur le côté droit ou est de la rivière Avon, environ à mi-chemin entre Windsor, chef-lieu du comté, et l'embouchure de la rivière, et à 4 milles au sud de Cheverie.

Le quai de cet endroit a actuellement 30 pieds de largeur sur une distance de 250 pieds, avec ensuite une courbe de 74 degrés sur une distance de 35 pieds, où sa largeur est de 34 pieds; après cette courbe, le quai se continue parallèle à sa première course sur une distance de 50 pieds avec une largeur de 26 pieds. Sur le quai, il y a un hangar de 20 x 17 pieds; à l'un des angles extérieurs on a construit un brise-glace.

En 1915-16, on a dépensé $5.70 pour des réparations urgentes à quelques madriers du quai.

L'ouvrage a été fait en décembre.

ILE-SURETTE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

L'île Surette, comté de Yarmouth, forme partie de l'archipel qui se trouve au large de la côte du sud. Elle a 1½ mille de longueur et environ ¼ mille de largeur et est séparée de la pointe Sluice, sur la terre ferme, par un chenal d'environ 800 pieds de largeur, où la marée monte et descend avec un courant de sept à huit nœuds à l'heure. La population est d'environ 250 habitants qui s'occupent presque exclusivement de la pêche.

En 1915-16, la somme de $148.96 a été dépensée pour creuser à la main le chenal des bateaux entre l'île Surette et l'île Morris; ce chenal amélioré est environ à ¾ mille au sud est du petit quai public connu sous le nom de quai de l'île Surette.

SYDNEY (QUARANTAINE).

L'établissement de quarantaine à Sydney est situé sur le bras sud du havre, près de la pointe Keating, à environ trois quarts de mille de la pointe Edouard, à l'extrémité de la langue de terre qui divise les deux bras du havre.

Le quai, construit par le ministère de la Marine et des Pêcheries et réparé en 1903-04, est une construction en piles et travées, de 148 pieds de longueur et ayant 8 pieds d'eau à son extrémité du large.

Durant l'exercice de 1903-04, le ministère dépensa la somme de $1,551.52 pour acheter du bois créosoté et autres matériaux nécessaires pour réparer et prolonger le quai.

Le vieux quai était dans un tel état qu'il ne fut pas jugé à propos de le réparer; en conséquence, il fut décidé, avec les crédits de 1904-05, de construire un nouveau quai et de se servir des matériaux achetés l'année précédente, 1903-04.

Durant l'année, la somme de $1,673.71 a été dépensée pour acheter les matériaux additionnels et construire un quai de 173 pieds de longueur et se composant de quatre piles intérieures de 14 pieds de largeur et d'une tête de quai, 20 pieds par 40 pieds avec une profondeur d'eau, à l'extrémité du large, de 10½ pieds à l'eau basse ou 15½ à l'eau haute.

En 1905-06, un montant de $1,098.97 a été dépensé pour compléter le quai commencé en 1904-05.

Ce quai, en outre qu'il sert à l'usage de la station de la quarantaine, est aussi un port d'escale pour les steamers qui font la traversée entre Sydney et Sydney Nord; c'est aussi un grand avantage pour les habitants du district de la Pointe-Edouard.

En 1915-16, on a dépensé $302.97 pour exhausser et réparer la tête du quai qui avait baissé et offrait du danger à l'accostage des bateaux traversiers lorsque la marée était toute haute.

TATAMAGOUCHE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914).

Tatamagouche, comté de Colchester, est un village important situé sur le détroit de Northumberland, à 30 milles de Truro. C'est aussi une station notable de la ligne courte de l'Intercolonial, entre la Jonction Oxford et Pictou.

Côté Est.

En 1888, le ministère a bâti un petit quai sur le côté est de la rivière, presque vis-à-vis de l'embouchure de la rivière French qui se décharge dans la baie de Tatamagouche, un demi-mille en aval du village. Ce quai avait alors 96 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. En 1900, on a dépensé la somme de $246 en réparations et réfections. En 1912-13, un montant de $886.15 a été dépensé pour reconstruire le quai qui était alors en très mauvais état. Actuellement, ce quai a 93 pieds de longueur, par 20 pieds de largeur, avec une aile de 9 pieds par 20 pieds, donnant à sa face extérieure une longueur de 29 pieds. On a fait des réparations aux abords du quai.

Côté Ouest.

En 1905-06, on a dépensé une somme de $1,616.43 pour commencer la construction d'un quai en caissons, qui a été complété en 1906-07. Cette structure consiste en un mur en caissons érigé autour d'un vieux quai situé sur le même côté de la rivière que le village de Tatamagouche. L'ouvrage complété a 97 pieds de longueur par 62 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, où il y a 12 pieds d'eau.

En 1915-16, la somme de $387.75 a été dépensée pour renouveler le plancher de ce quai et poser des solives, des traversines et des défenses neuves.

L'ouvrage commencé le 20 septembre a été complété en octobre.

THE-HAULOVER.

"The Haulover" est un canal ou chenal pour les bateaux, protégé sur les côtés par une struture en caissons. Il a 1,208 pieds de longueur et 6 pieds de profondeur. Ce chenal traverse l'isthme qui sépare le havre de Port Latour du port Négro; il est à 16 milles, en ligne droite, au sud-est de la ville de Shelburne, et 14 milles au nord-est du Cap-Sable. Ce canal a été creusé depuis plusieurs années par les habitants de l'endroit, avec l'aide du gouvernement provincial, afin de donner un passage clair d'un port à l'autre, exemptant ainsi un détour de 7 à 10 milles, et aussi permettant d'éviter le passage dangereux autour de la pointe Blanche et les écueils environnants. En 1890-1891, le ministère a dépensé $3,000 pour reconstruire tout l'ouvrage. Le chenal a été creusé plus profond et élargi, et les murs de chaque côté ont été construits en caissons avec des pièces de bois rond et remplis de pierre. Ces murs en caissons ont 9 pieds de largeur au sommet; le chenal même a 12 pieds 6 pouces de largeur au fond et 14 pieds de largeur au sommet. Depuis cette reconstruction complète, le chenal a été réparé et refectionné plusieurs fois, aux endroits où les caissons se détérioraient et où il se faisait du remplissage. Dans le cours du dernier exercice financier, on a dépensé $698.77 pour creuser le chenal et réparer les caissons. Environ 50 pièces de bois rond ont été remplacées, 15 défenses neuves ont été mises en place, et on a enlevé des cailloux aux deux approches ainsi que 200 verges cubes de sable et d'herbes marines le long du chenal. Les travaux commencés le 6 octobre ont été complétés le 11 novembre 1915.

Les grandes marées montent ici de 8 pieds; les mortes-mers de 5½ pieds.

THE-SQUAM.

The-Squam, comté de Lunenburg, est un chenal situé entre l'île Moshr au sud et l'île Wolfe au nord du groupe des îles La-Have, à 14 milles au sud de Bridgewater. Le but de ce chenal est de fournir une route plus courte et plus sûre aux pêcheurs qui naviguent autour de ces îles.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $499.47 pour enlever de ce chenal 1,250 verges cubes de vase au moyen de dragage à la main.

En 1915-16, par les mêmes moyens de dragage, il a été enlevé 1,260 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 1,664 verges mesurées sur les chalands, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100; le tout a coûté la somme de $495.91, et l'ouvrage a été fait à la journée. Le chenal a été élargi de 10 pieds sur sa longueur de 960 pieds, avec une tranchée de 13·6 pieds de profondeur. L'ouvrage commencé le 4 octobre a été suspendu le 23 octobre à cause du mauvais temps.

Les travaux qui restent à faire en cet endroit consistent à draguer tout le long du chenal jusqu'à 5 pieds et 4½ pieds de profondeur, ce qui donnera, lorsque l'ouvrage sera complété, un chenal d'une longueur de 960 pieds par 30 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse des grandes marées. Il est difficile de se prononcer sur la durée de cette amélioration, mais on estime qu'avec une dépense annuelle de $250, le chenal peut être entretenu ouvert à la navigation.

THE-THRUM.

"Upper" Port-Latour est un petit établissement de pêcheurs situé sur le rivage de Port-Négro, à 7 milles de Port-Clyde.

Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé $895.66 pour construire en cet endroit des ouvrages de protection assez solides pour résister à toutes les conditions de la mer et du vent.

C'est pourquoi il fut décidé de remplacer la palissade qui existait auparavant par une structure solide et continue en caissons, comme c'est usité en plusieurs autres places. Les 300 pieds d'ouvrage de protection qui ont été construits ont coûté la somme de $895.86, et l'on a employé une grande partie des matériaux qui étaient déjà

sur les lieux. L'ouvrage en caissons a 8 pieds de largeur; il a été commencé le 4 juin et complété le 17 juillet 1916.

Les grandes marées montent ici de 8 pieds; les mortes-mers de 5½ pieds.

THE-WHARVES.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

The-Wharves, comté de Lunenburg, est un petit établissement situé dans le district de Cherry-Hill, exposé à tous les vents sur la côte de l'Atlantique, à 5½ milles à l'ouest de la Petite-Rivière. Il y a en cet endroit une population de 200 habitants qui s'occupent principalement de l'industrie de la pêche.

Près du brise-lames construit dans cette localité, il y a une langue de terre étroite que la mer traverse parfois et devient dangereuse pour les vaisseaux ancrés dans le havre en arrière du brise-lames. En 1915-16, on a dépensé la somme de $500 pour construire un ouvrage de protection sur cette pointe basse de terre. Cet ouvrage est en partie en pierre et en caissons rempli de pierre; il a 65 pieds de longueur et comprend un remblai en pierre de 30 pieds par 15 pieds de largeur à l'extrémité du large; à ce banc de pierre est reliée une structure en caissons de 65 pieds de longueur par 12½ pieds de largeur; le tout a 5 pieds de hauteur. A la suite de cette construction, il se continue un ouvrage en pierre de 80 pieds, de 12½ pieds de largeur, et un autre remblai en pierre de 33 pieds par 15 pieds de largeur.

THREE-FATHOM-HARBOUR.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1913).

Les travaux commencés le 16 octobre ont été achevés le 6 novembre.

Three-Fathom-Harbour, comté de Halifax, est une petite anse de forme irrégulière, ayant du nord au sud un mille dans sa plus grande longueur, par un quart à trois quarts de mille de largeur. Ce havre est situé à 15 milles environ à l'est du port de Halifax.

En 1915-16, la somme de $1,790.96 a été dépensée pour réparer l'ouvrage de protection construit en cet endroit. Les quatre pieds supérieurs de la structure sur une longueur de 336 pieds ont été démolis et reconstruits.

L'ouvrage commencé le 4 août a été complété le 20 novembre.

TIDNISH.

Tidnish est situé sur la rivière Tidnish, à 1½ mille environ à l'est de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. En 1890-91, le quai de cet endroit fut construit sur le côté sud de l'embouchure de la rivière. C'est un ouvrage en caissons de bois rond, rempli de pierre, avec des parements ayant un fruit de 1 dans 10 sur toutes les façades. Il a 245 pieds de longueur et une largeur de 20 pieds au sommet, dans les premiers 200 pieds, et une largeur de 42 dans les 45 pieds extérieurs; il y a 14 pieds de hauteur au bout du quai. En 1902-03, on a dépensé $1,440.72 pour réparer ce quai. Pendant le dernier exercice financier, il a été dépensé un montant de $413.40 pour d'autres réparations.

Le quai a été reconstruit sur une hauteur de 5 pieds, le plancher, les solives, etc., ayant tous été renouvelés. Les travaux ont été commencés le 1er mai et complétés le 29 mai 1915.

Les grandes marées montent ici de 7 pieds; les mortes-mers de 5 pieds.

TROUT-COVE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Trout-Cove, comté de Digby, est situé dans la baie de Fundy, au col de Digby, à mi-chemin entre Digby-Gut et Petite-Passe, soit à 18 milles de chacune de ces places.

Le petit village dans et près de l'anse, qui est appelé Centreville, a une population d'environ 400 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $183.89 pour des réparations urgentes au plancher de l'aile du nouveau brise-lames en cet endroit; cette structure avait été endommagée par des grosses mers pendant une tempête violente, et on fit un mur temporaire en bois à l'extrémité extérieure du vieux brise-lames pour empêcher sa destruction totale par les tempêtes de l'hiver.

UPPER-PORT-LATOUR.

Upper-Port-Latour est un petit village d'environ 300 habitants, situé à 2 milles au nord-est de Port-Latour proprement dit. Dans la construction du quai en cet endroit, qui fut commencé en 1898-99 et terminé en 1903, on avait dépensé la somme de $3,499.85. Pendant le dernier exercice financier, un montant de $701.31 a été dépensé pour faire les réparations nécessaires. Ce quai a 310 pieds de longueur; il est formé d'un banc de roc de 38 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, et de 8 caissons de 18 pieds de longueur séparés chacun l'un de l'autre par des travées de 13 pieds de longueur; de plus, il y a un autre caisson de 22 pieds de longueur avec une travée de 15 pieds de longueur. A l'exception du dernier caisson et de la dernière travée, le quai a 20 pieds de largeur; la dernière partie a un front de 57 pieds. La hauteur du quai, à son extrémité extérieure, est de 18 pieds. La tête du quai comprend un caisson de 22 x 37 pieds. Sur la tête du quai on a construit plus tard un hangar pour le fret. Pendant le dernier exercice financier, les réparations ont consisté à renouveler tout le plancher du quai, les solives et les garde-corps. On a renforcé l'angle extérieur du quai pour éviter tout dommage futur, et environ 30 défenses neuves ont été placées le long des côtés. Ces travaux de réparation commencés le 1er octobre ont été finis le 25 octobre 1915.

Les grandes marées montent de 9 pieds; les mortes-mers de 7 pieds.

UPPER-PROSPECT.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Upper-Prospect, comté de Halifax, est un petit village prospère contenant environ 450 habitants qui n'ont d'autres moyens de vivre que la pêche. Il est situé à 23 milles de Halifax par terre, sur la côte de l'Atlantique.

Quai.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $508.20 pour mettre des défenses neuves sur la face du quai de cet endroit, renouveler une partie du plancher, niveler les abords et réparer le hangar.

L'ouvrage a été commencé le 5 novembre et complété le 12 décembre.

Brise-lames.

En 1915-16, un montant de $382.75 a été dépensé pour construire une petite pile pour servir de protection près du rivage à l'extrémité intérieure du brise-lames en cet endroit. Cette pile a 20 pieds de longueur par 8 pieds de largeur par une hauteur moyenne de 6 pieds. Pendant les grandes marées, les grosses mers avaient fait un grand trou en arrière de cette pile dans le brise-lames même. Cette ouverture a été remplie et l'on a posé un lambrissage sur une longueur de 50 pieds à partir du rivage; on a aussi placé des défenses neuves et réparé le plancher. Ce brise-lames a actuellement 202 pieds de longueur, 30 pieds de largeur, avec une aile en retour de 68 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; cette aile est construite à un angle de 60 degrés le long de la façade du large.

Les travaux commencés le 5 novembre ont été complétés le 31 mars.

VOGLER'S-COVE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Vogler's-Cove, comté de Lunenburg, est un district important dont la population est d'environ 400 habitants qui s'occupent de la pêche et de la culture. Il est situé dans une anse de Port-Medway, à 15 milles à l'ouest de l'embouchure de la rivière La-Have, et 20 milles par terre de Bridgewater.

Quai.

En 1915-16, la somme de $246.87 a été dépensée pour reconstruire les murs des abords de ce quai. On a réparé le sommet du quai en plusieurs endroits, et la grève a été débarrassée de plusieurs gros cailloux afin de donner un accostage plus sûr aux bateaux; on a en même temps planté des piquets à tous les 4 pieds sur une distance de 40 pieds par 50 pieds de largeur, pour jalonner le petit chenal.

Les travaux commencés le 25 août ont été complétés le 3 décembre.

Brise-lames.

En 1914-15, on avait dépensé la somme de $1,057.88 pour acheter les matériaux nécessaires à la construction d'un brise-lames et de cales de débarquement, à un mille de distance du quai.

En 1915-16, on fit cette construction au coût de $999.16. Une cale de débarquement, de 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, fut aménagée au côté du quai pour l'usage des gens qui font la pêche au homard pendant les mois d'hiver; et un brise-lames de 135 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur a été complété pour protéger la cale. On a aussi érigé un hangar à bateaux, de 25 x 35 pieds et installé un cabestan pour haler les vaisseaux sur la cale.

Les travaux commencés le 9 juin ont été complétés le 28 juillet.

WALLACE.

Wallace, comté de Cumberland, est situé sur le détroit de Northumberland, dans la partie supérieure de ce qui est appelée la baie Wallace. C'est un village échelonné sur les deux côtés du port, ayant une population de 1,500 à 1,600 habitants, en grande partie des cultivateurs.

Le trafic dans ce port est de nature variable. La pierre de maçonnerie ou pierre de grès de Wallace est renommée sur le continent et constitue la principale industrie de ce port. Tard dans l'hiver de 1915, une requête fut faite pour faire du dragage en cet endroit afin d'avoir assez d'eau pour permettre aux chalands et remorqueurs de venir charger à la place appelée quai de la carrière, ou le quai le plus à l'est. En réponse à cette requête, la drague *Northumberland*, qui se trouvait à East-River durant les dernières saisons, fut envoyée à Wallace. Le dragage a été commencé le 31 mai et terminé le 19 juin 1915. Pendant ce temps on a enlevé 19,444 verges cubes de déblais.

La superficie totale de l'étendue draguée a été de 89,400 pieds carrés, faisant une tranchée d'une profondeur moyenne de 4·9 pieds. Les déblais enlevés étaient composés en grande partie de sable et de glaise avec une quantité considérable, probablement 10 pour 100, de vieilles coquilles d'huître. La longueur totale du chenal creusé est de 830 pieds. En avant du quai, on a creusé un bassin de 260 par 160 pieds. Les 160 pieds suivants du chenal, dans la direction ouest, ont une largeur variable de 35 à 75 pieds; dans les autres 410 pieds, la largeur du chenal est de 75 pieds, ce qui amène la tranchée à 40 pieds au delà du côté ouest du quai. En outre de cela, on a dragué un bassin de 110 pieds le long du côté est du quai sur une largeur de 75 pieds. Cet ouvrage est plutôt temporaire et on ne peut garantir que ses avantages seront permanents.

Les grandes marées montent ici de 7 pieds; les mortes-mers de 4½ pieds.

WASHABUCK-CENTRE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapoprt annuel de 1914.)

Washabuck, comté de Victoria, est situé sur le côté sud de l'extrémité est du chenal de Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or; il s'étend environ 6 milles le long du rivage. Comme son nom l'indique, Washabuck-Centre se trouve au centre du district.

En 1915-16, la somme de $1,100 a été dépensée en cet endroit pour reconstruire le sommet du quai bâti en 1903-04; les solives, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses supérieures ont été remis à neuf.

WEDGE-PORT.

Wedge-Port (Tusket-Wedge), comté de Yarmouth, est le nom d'une péninsule d'environ 3 milles de longueur sur ¾ de mille de largeur qui s'avance dans la direction nord-sud, entre la baie Goose et l'embouchure de la rivière Tusket. L'établissement, qui se trouve sur l'isthme et la péninsule, est à 12 milles au sud-est de la ville de Yarmouth; sa population est d'environ 2,000 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Il fut constitué en corporation dans l'année 1909, sous le nom de Wedge-Port.

Vers l'an 1879, le gouvernement provincial commença la construction d'un quai en cet endroit, lequel fut achevé par le ministère des Travaux publics en 1884, et qui coûta $850. Il consiste en une structure sur pilotis qui a une longueur de 3,224 pieds, une largeur de 30 pieds et une hauteur de 13 pieds à l'extrémité du large.

En 1910-11-12, le ministère a dépensé la somme de $7,247.31 pour prolonger ce quai de 210 pieds de manière à se rendre au chenal.

En 1912-13, la somme de $1,709.80 a été dépensée pour compléter les travaux. Actuellement, le quai a 25 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, et il y a 12 pieds d'eau à la marée basse.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $297.68 pour réparer et réfectionner les 50 pieds extrérieurs de ce quai qu'un incendie avait endommagé dans la nuit du 22 septembre 1915.

WEST-CHEZZETCOOK.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

West-Chezzetcook, comté de Halifax, est situé sur le côté ouest de l'anse de Chezzetcook qui se trouve à 16 milles à l'est de Halifax.

Brise-lames.

En 1915-16, la somme de $999.86 a été dépensée pour réparer 445 pieds de longueur du brise-lames, en cet endroit, sur une largeur de 15 pieds. On s'est procuré, à même les crédits votés cette année, 4,284 pieds linéaires pour continuer l'ouvrage pendant l'année prochaine.

Les travaux ont été commencés le 1er octobre et suspendus en mars.

Quai.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $699.93 pour construire une aile en caisson, de 25 x 25 pieds, par 20 pieds de hauteur, au bout de ce quai. Le quai, tel que complété, a 20 pieds de largeur sur une distance de 100 pieds, et 25 pieds de largeur sur les derniers 112 pieds, avec une aile de 25 x 25 pieds, lui donnant une façade extérieure de 50 pieds.

Les travaux commencés le 1er septembre ont été complétés au mois de mars.

WEST-PUBNICO.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914).

West-Pubnico, comté de Yarmouth, est situé à 30 milles au sud-ouest de Yarmouth. Le port de Pubnico a environ 6 milles de longueur, de l'embouchure à la tête, du nord au sud, et ¾ de mille à 1½ mille de largeur.

En 1915-16, on a dépensé la somme de $377.64 pour des réparations et des réfections assez considérables au quai de cet endroit, dans les 100 pieds de la partie supérieure du quai, près du rivage; le plancher, les solives et les pièces de couronnement ont été remis à neuf.

WHYCOCOMAH.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Whycocomah, comté d'Inverness, est un village situé sur le côté nord de la baie du même nom, à la tête du chenal St-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or.

En 1915-16, on a dépensé un montant de $39.55 pour réparer et refectionner le plancher du quai en cet endroit.

WINDSOR.

Windsor, comté de Hants, a une population de 4,500 habitants et est situé au fond du bassin des Mines, sur la rivière Avon. C'est le terminus de la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic,* à 46 milles au nord-ouest de Halifax. Aux environs de Windsor se trouvent d'importantes carrières, d'où l'on extrait pour l'expédition aux Etats-Unis environ 120,000 tonnes de gypse annuellement. On expédie de plus annuellement par la voie de mer, de deux à trois millions de pieds de bois de charpente m.p.

Depuis l'exercice financier de 1908-09, il a été nécessaire presque chaque année de draguer à la main les dépôts de vase qui s'accumulent constamment en avant du quai du gouvernement, à Windsor. Les dépenses encourues depuis cette année ont été comme suit:—

1908-09	$5,046 22
1910-11	2,538 00
1912-13	3,000 00
1913-14	2,520 00
1914-15	3,000 00
1915-16	2,085 29

La quantité de déblais enlevés, chaque année, a varié de 3,000 à 5,000 verges cubes.

En 1915-16, on a dépensé $2,072.79 pour enlever 3,838·5 verges cubes de vase, mesurées sur place, au coût de 54c par verge cube.

Une dépense additionnelle de $12.50 a été faite pour relever des quilles de vaisseaux et quelques pièces de bois rond qui étaient enfouies dans la vase. La superficie de l'étendue draguée a été de 620 pieds de longueur par 90 pieds de largeur, et la tranchée a varié de 0 à 3·8 pieds ou une moyenne de 1·10 pied. Le dragage a été fait par l'entrepreneur W. W. Shaw, de Windsor.

La période du dragage a été du 26 mai au 12 août. Cette amélioration du port ne dure qu'une saison et est à recommencer chaque année. La principale difficulté que l'on rencontre pour faire ce dragage c'est que l'ouvrage ne peut se faire qu'à marée toute basse.

Quai.

En 1915-16, on a de plus dépensé la somme de $130.48 pour démolir et reconstruire une partie du quai, dans les 40 pieds près du rivage sur une largeur de plus de 20

pieds et une profondeur de 3 pieds; en arrière du caisson remis à neuf on a fait un terrassement et l'on a mis un plancher neuf.

Les travaux commencés le 1er septembre ont été complétés le 30 septembre.

WRECK-COVE.

Wreck-Cove, comté de Victoria, est situé à l'embouchure du ruisseau du même nom, sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à 20 milles au nord du havre de Ste-Anne, et 10 milles au sud de South Bay, Ingonish.

Le débarcadère pour les bateaux, près de l'embouchure du ruisseau, étant devenu peu sûr par le détournement du cours d'eau vers la deuxième anse, en 1890-91, le ministère a dépensé la somme de $700, en même temps que $200 payés par la localité pour construire un barrage en fascines et en pierre afin de garder le cours d'eau dans son chenal primitif et donner au débarcadère son premier état de sûreté. Cet ouvrage a eu un bon résultat, mais comme les pierres du barrage ont été ensuite dérangées et qu'il y a eu tassement, pendant la crue des eaux les parties inférieures du barrage se sont trouvées submergées. Alors, en 1907, on a dépensé un montant de $500 pour exhausser, réparer le barrage, et le prolonger de 100 pieds. On a en même temps redressé la course du ruisseau en haut du barrage en faisant disparaître une pointe du rivage qui jetait toute la force du courant sur le barrage.

En 1915-16, la somme de $749.02 a été dépensée pour exhausser et réparer de nouveau ce barrage en fascines et en pierre, et aussi pour le prolonger de 200 pieds vers le bas du courant.

YARMOUTH.

Yarmouth, comté de Yarmouth, est une ville importante située à l'extrémité ouest de la province de la Nouvelle-Ecosse; sa population est de 6,000 habitants. C'est le terminus du chemin de fer D. A. (maintenant le P. C.) à 217 milles de Halifax et aussi le port d'escale d'une ligne de steamers avec Boston, qui est à une distance de 240 milles.

En 1915-16, le ministère a adjugé un contrat à la *Maritime Dredging and Construction Co.* de St-Jean, N.-B., pour draguer 14,907 verges cubes de sable fin mélangé de vase, mesurées sur les chalands.

4,000 verges cubes à 35c..	$1,400 00
10,907 verges cubes à 30c..	3,270 10
	$4,672 10

Les déblais devaient être remorqués à 4½ milles à partir du quai de la *Gateway Fish Co.* et de la Pointe-Amiro. Les quantités de déblais enlevées par le dragage à ces deux endroits ne pouvaient pas être séparées parce que du dragage dans le quai n'était fait qu'à une profondeur de 4 à 11 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées, tandis que le dragage à la Pointe-Amiro devait être porté jusqu'à une profondeur de 15 à 20 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées; c'est pourquoi lorsque la marée était à l'étiage la drague devait être transportée du quai à la pointe. Les travaux ont été exécutés du 2 juillet au 1er septembre 1915.

Le but du dragage au quai de la *Gateway Fish Co.* était de permettre aux goélettes d'accoster le long du quai pour charger ou décharger leur cargaison pendant une plus longue période de temps à chaque marée.

A la Pointe-Amiro, on a fait du dragage pour faciliter le passage des goélettes et des autres vaisseaux du chenal principal dans le chenal secondaire et d'approcher ensuite au quai de la *Gateway Fish Co.*, et aux autres quais.

L'étendue du dragage au quai de la *Gateway Fish Co.*, a été de 300 pieds de longueur par une largeur de 70 à 90 pieds.

A la Pointe-Amiro, on a dragué sur une longueur de 350 pieds par une largeur maximum de 80 pieds, la profondeur de la coupe étant de 20 pieds environ. Les déblais enlevés aux deux places se composaient de sable très fin mélangé d'un peu de vase.

Les endroits dragués ne se rempliront que lentement par des dépôts d'alluvion et il ne devrait pas y avoir besoin d'autre dragage avant 10 à 15 ans.

BARRE DE YARMOUTH.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport de 1915.)

Le havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, suit la direction N.N.-E. S.S.-O. (absolue), et depuis les quais d'en haut jusqu'à l'embouchure de la rivière, il y a presque 4 milles de longueur. A la moitié environ de sa longueur et sur une distance d'environ trois quarts de mille, il est protégé contre les vagues de la baie de Fundy par une barre de gravier et de galets, qui relie le Cap-Fourchu, une île ou plutôt une péninsule d'un mille, avec Stony-Point, qui est l'extrémité sud de la terre ferme et forme le côté ouest du havre.

En 1915-16, la somme de $6,045.12 a été dépensée de la manière suivante: $1,914.08 en réparations et réfections considérables à l'ouvrage de protection de la barre dans le havre de Yarmouth. Plusieurs pièces de bois de 20 à 40 pieds de longueur ont été enlevées dans la moitié de la largeur de l'ouvrage et cette partie a été reconstruite jusqu'au fond; le plancher de la structure a été réparé et renouvelé à plusieurs endroits. On a dépensé un autre montant de $4,091.83 pour prolonger l'éperon de l'ouvrage de protection, commencé l'année précédente; ce prolongement a 70 pieds de longueur par 24 à 29 pieds de largeur au sommet et une hauteur de 20 pieds. La balance des $39.21 a été appliquée à des réparations urgentes à l'extrémité ouest de l'ouvrage de protection qui avait été sérieusement avariée par une forte tempête en janvier. Ces réparations ne pouvaient être que temporaires à cause de la température tout à fait défavorable qui empêchait tout ouvrage permanent.

Dragage.

En 1915-16, le ministère a adjugé à la *Maritime Dredging and Construction Co.*, de Saint-Jean, N.-B., un contrat pour draguer dans le chenal secondaire conduisant du chenal principal au quai de MM. Parker Eakins, et près de l'extrémité est de la Barre de Yarmouth, et pour en enlever 16,000 verges cubes de sable très fin mélangé d'un peu de vase, à raison de 30c. de la verge, $4,800.66.

Ce dragage a été fait du 14 juillet au 19 août 1915.

On a creusé sur une longueur de 600 pieds par 80 à 150 pieds de largeur et une profondeur de 3 à 6 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires; la profondeur de la tranchée variant de 4 à 9 pieds.

Les grandes marées montent ici de 15.24 pieds; les mortes-mers d'environ 12 pieds.

L'étendue draguée est exposée à se remplir promptement de dépôts d'alluvion et de sable, et il est probable qu'il faudra draguer de nouveau dans 7 ou 8 ans.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ALBERTON.

Alberton, comté de Prince, est situé sur la côte nord-est de l'île, dans le port de Cascumpeque. Cet endroit est à environ 55 milles de Summerside, par chemin de fer.

Afin d'améliorer la situation, le ministère des Travaux publics, prit en 1914, le contrôle du vieux quai, qui appartenait au gouvernement local.

Ce quai est en forme de "T"; il comprend une structure de 20 pieds de largeur par 463 pieds de longueur et une tête de 122 pieds de longueur par environ 35 pieds de largeur.

Pendant l'été et l'automne de 1914, on a reconstruit l'abord du quai, au coût de $1,983.07.

Au cours du dernier exercice financier, on a reconstruit la tête du quai. Des pilotis créosotés ont été enfoncés, réunis avec des moises et recouverts de chapeaux sur lesquels on posa des solives et un plancher. Les côtés de l'ouvrage furent garnis de pilotis-défenses. Ces travaux furent commencés le 4 juin et terminés le 24 novembre, au coût de $2,971.58.

Le coût total de la reconstruction du quai a été de $4,954.65, lequel montant est la somme des dépenses faites en 1914 et en 1915.

ANNANDALE.

Annandale, comté de King, est situé sur le côté nord de Grande-Rivière, près de son entrée dans la baie Boughton, sur la côte nord de l'île. Cette rivière est navigable pour les grands vaisseaux jusqu'à une distance de 4 milles en haut d'Annandale, et de 7 milles pour les petits vaisseaux; elle traverse un district agricole très fertile et offre beaucoup de facilités au transport des produits de cette région. Depuis quelques années, on a remarqué que la profondeur de l'eau avait considérablement diminué sur la "Batture de Sable", située à un mille de l'entrée de la rivière, où il y avait plus qu'une profondeur de 4 à 6 pieds à l'eau basse des grandes marées, qui montent de 6 pieds à cet endroit.

Afin de faciliter les expéditions de l'automne, en 1914, la drague du ministère "Montague" fut employée pour creuser un chenal de 50 pieds, donnant une profondeur de 10 pieds d'eau sur la batture. Le milieu de ce chenal se trouvait en ligne avec les feux de direction.

Pendant le dernier exercice financier, on a continué ces travaux, en conformité avec un plan général d'amélioration du chenal, tant à cet endroit que dans le havre, où des battures nuisaient à la navigation. Les travaux furent commencés le 1er juin et continués jusqu'au 9 octobre 1915; dans cet intervalle on a enlevé 37,600 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de glaise. On a creusé un chenal à travers la batture, de 80 pieds de largeur, 1,200 pieds de longueur et 10 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Pour donner accès au quai, on a dragué un chenal sur une longueur de 1,200 pieds et une largeur de 100 à 150 pieds. Enfin on a fait disparaître un banc qui s'était formé dans le chenal en amont d'Annandale, et on a rétabli un passage libre de 10 pieds de profondeur, sur une longueur de 700 pieds et une largeur de 100 pieds.

Pour faciliter le creusage du chenal d'accès au quai, il a fallu rejeter par-dessus bord 500 verges cubes de déblais; on a ensuite été obligé de draguer de nouveau 400 verges cubes de cette quantité. On ne peut prévoir la durée de ce chenal car le fond est composé de sable mouvant.

BELFAST.

Belfast est situé sur le côté sud de la baie Orwell, à un mille au nord du village d'Eldon. Le quai de cet endroit a été décrit dans le rapport de 1905-06. La tête du quai fut reconstruite et renforcée pendant l'été de 1914, mais la tempête du 27 septembre 1915 causa de nouveaux dommages à l'entrepôt et au plancher du quai. Les réparations nécessaires furent faites du 2 au 19 novembre, au coût de $71.51.

BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est situé sur le côté sud de l'île, à quatre milles de l'île Woods et à six milles à l'est de l'entrée du havre de Pinette. Le havre est formé par des brise-lames construits le long des battures, de chaque côté de l'entrée de la rivière; le brise-lames du côté nord a 450 pieds de longueur. Dans ce havre, il y a trois petits quais dont l'un a été construit par le ministère en 1912.

Comme ces ouvrages ont été construits plusieurs années avant la Confédération. il faut en renouveler des parties de temps en temps. C'est ce qui est arrivé l'été dernier, lorsqu'il a fallu reconstruire pratiquement toute la partie originale du brise-lames du sud, qui a 210 pieds de longueur. On a renouvelé les pièces de parement, les traversines et les longrines, les défenses, le lest, les solives du plancher et le plancher. Les travaux furent commencés le 1er juin et terminés le 19 octobre, au coût total de $2,649.51.

On a aussi construit un petit entrepôt de 18 pieds par 24 pieds avec poteaux de 9 pieds. Ce travail fut fait du 17 août au 10 septembre, au coût de $222.22.

BONSHAW.

Bonshaw est situé à la tête de la navigation sur la rivière Ouest, à 15 milles à l'ouest de Charlottetown. Dans la partie supérieure de la rivière la navigation était très difficile à cause des souches, des corps morts, des dosses, etc., qui y étaient accumulés.

On commença, en 1913, à enlever, à bras, du chenal toutes les obstructions qu'il était possible de faire disparaître. Ce travail eut de si bons effets qu'on le continua en 1914 et au cours de l'année dernière. Les travaux furent commencés le 9 juin et continués jusqu'au 16 juillet. Dans cet intervalle on a enlevé du chenal 735 souches. billots, etc., qui nuisaient à la navigation. Les travaux faits pendant cette saison ont coûté $167.50 et les dépenses totales pour les trois années ont été de $787.58.

BRIDGETOWN.

Le village de Bridgetown est situé à la tête de la navigation sur la rivière Broughton, comté de King. C'est le centre d'un riche district agricole auquel la rivière sert de voie de communication pour l'exportation des produits agricoles et pour l'importation du charbon, de la chaux et des marchandises générales. Le haut de la rivière est peu profond et très difficile à naviguer; la drague *Montague* y fut envoyée pour commencer des travaux d'amélioration. Le 16 octobre, on commença le creusage d'un chenal de 75 pieds de largeur et de 9 à 10 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. On estime la quantité totale du dragage à faire, à 59,000 verges cubes, mesure de chaland. On en avait déjà dragué 21,000 verges cubes, le 24 novembre, lorsqu'il fallut suspendre les travaux à cause de la glace. Le chenal ainsi creusé a 2,400 pieds de longueur, 55 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur. On se propose de continuer ce travail à l'ouverture de la navigation, au printemps.

BRUDENELL.

Brudenell est situé à la tête de la navigation sur la rivière du même nom, 3½ milles à l'ouest de Georgetown et 2 milles au sud de la station de Cardigan, sur l'embranchement de Georgetown, du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le quai de cet endroit appartient au gouvernement local, mais comme il était devenu vieux et qu'il n'y en a pas d'autres d'utilisables dans les environs, le ministère entreprit son entière reconstruction. Ce quai a une longueur totale de 274 pieds et comprend un abord de 244 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et une pile de tête de 30 pieds par 30 pieds. La fondation est en pilotis et la superstructure en pièces

de bois équarri, à parements jointifs. Le tout est solidement rempli de lest; la chaussée d'accès sera en pierre concassée et en gravier et la tête du quai sera recouverte d'un plancher posé sur des solives. Un retard dans la livraison des matériaux empêcha les travaux d'être commencés avant le 15 septembre. Ils furent poussés ensuite avec activité jusqu'au 31 décembre, mais on dut les suspendre à cause de la température défavorable. On devra niveler la chaussée d'accès, etc., pour terminer cet ouvrage; ce travail coûtera probablement $500.

Les dépenses totales pendant la saison ont été de $3,096.44.

CARDIGAN-RIVER (SUD).

Cardigan-River (sud) est situé sur la rive sud de la rivière Cardigan, près de son embouchure, à 1½ mille, par le chemin public, de Georgetown et à 6 milles par eau.

Le quai de cet endroit a été construit par le gouvernement provincial il y a plusieurs années, mais il fut négligé et devint en ruines jusqu'à ce que le ministère des Travaux publics en eut pris le contrôle et l'eût reconstruit, comme il a été décrit dans le rapport de 1914-15.

La tempête du 27 septembre emporta une partie de la chaussée et on dut la réparer avec de la pierre concassée et du gravier.

Ce travail fut commencé le 9 novembre et terminé le 19 du même mois, au coût de $99.37.

CAP-TRAVERSE.

Cap-Traverse est situé sur le détroit de Northumberland, au terminus de l'embranchement du cap Traverse, du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et à 2½ milles à l'est du quai de la traverse des wagons de chemin de fer.

Le quai de cet endroit a été construit par le gouvernement provincial en 1869, qui l'abandonna en 1895. Le ministère des Travaux publics l'a réparé en 1907 et à différents temps depuis, au besoin. Il a une longueur de 1,200 pieds et une largeur de 32 pieds. Au cours de l'été dernier, on a réparé une partie du mur, de 100 pieds de longueur; on a aussi renouvelé des traversines, des solives et une partie du plancher.

Ces travaux ont été faits du 26 mai au 7 août et ont coûté $1,335.55.

CHAPEL-POINT.

Le quai de Chapel-Point est situé sur la rive sud de la Grande-Rivière, comté de King, à trois milles en amont de son entrée dans la baie de Boughton. Il a été construit par le gouvernement en 1884, et on a dû y exécuter des réparations importantes, de temps en temps, pour le maintenir en bon état. Ce quai a une longueur de 308 pieds et comprend un abord de 282 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, ainsi qu'une tête de quai de 26 pieds de longueur par 29 pieds de largeur. Cet ouvrage est en encaissement à parements jointifs, solidement rempli de pierre; la chaussée d'accès est en pierre concassée et en gravier. En 1909, on a reconstruit la tête du quai sur des pilotis créosotés, avec des moises, des pièces de couronnement, des solives et un plancher.

Pendant la dernière saison, on a réparé temporairement un ponceau qui s'était affaissé. On l'a relevé et on a réparé la chaussée ainsi que le plancher à certains endroits.

Les travaux furent commencés le 19 juillet et terminés le 30 du même mois, au coût de $207.65.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de l'Ile du Prince-Edouard, est une ville située avantageusement sur la rive nord de Hillsborough, près de son embouchure, à un point où

l'eau profonde est tout près du rivage. Il est nécessaire, cependant, de construire des quais d'une assez grande longueur pour qu'ils se rendent au chenal, et il faut faire du dragage de temps en temps pour rendre les bassins utilisables.

Au cours de la saison, la drague du ministère "Prince-Edward" a été employée à des améliorations du havre. Elle commença d'abord son travail au quai de la rue Prince, où un bassin d'amarrage et un chenal d'accès à la maison du club furent creusés. Ce chenal a 60 pieds de largeur et 160 pieds de longueur, il a 6 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Ce travail fut fait du 16 juin au 3 juillet; 3,225 verges cubes de vase, mesure de chaland, furent enlevées. A l'extrémité intérieure du bassin, l'eau n'était pas assez profonde pour faire flotter la drague et les chalands et il a fallu jeter par-dessus bord 200 verges cubes de déblais, qui ont ensuite été draguées de nouveau et déposées à bord des chalands.

La drague fut ensuite mise à l'œuvre près du quai Poronal, pour nettoyer le chenal du côté ouest du quai et un bassin d'amarrage. Ce bassin a de 60 à 80 pieds de largeur et 275 pieds de longueur; sa partie extérieure a 16 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées et sa partie intérieure a une profondeur décroissante dont le minimum est de 10 pieds. Ce travail fut fait du 6 juillet au 2 septembre; 9,175 verges cubes de vase, mesure de chaland, furent enlevées. On a été obligé de jeter 600 verges cubes de déblais par-dessus bord pour faire flotter l'outillage; cette quantité de déblais a ensuite été draguée de nouveau et transportée ailleurs.

Du 16 novembre au 7 décembre, on a dragué, près du quai du chemin de fer, un bassin de 60 pieds de largeur et 345 pieds de longueur, ayant une profondeur de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées; pendant cette même période, on a aussi dragué un autre bassin, plus à l'intérieur, de 50 pieds de largeur et 275 pieds de longueur, sa profondeur est décroissante jusqu'à son extrémité intérieure où elle est de 8 pieds. Ces travaux n'étaient pas encore finis le 7 décembre, mais il fallut les discontinuer parce que la saison était trop avancée. On a enlevé 5,350 verges cubes de vase, mesure de chaland. Cette entreprise sera terminée à l'ouverture de la navigation.

Avant de mettre la drague en hivernage, on l'autorisa de travailler pendant deux jours pour agrandir le bassin du côté ouest du quai Hogan, afin d'accommoder les bateaux employés au transport du bois. Ce travail fut fait les 11 et 12 décembre et on dragua 250 verges cubes, mesure de chaland, de glaise à briques et de tuf; ce qui a allongé le bassin de 30 pieds, sur une largeur de 35 pieds et une profondeur de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées.

CALE DE HALAGE (MARINE SLIP).

Le contrat pour draguer les approches et l'assise de cette cale de halage fut adjugé à M. V. T. Bertram, de Toronto, le 23 mars 1914; par ce contrat on devait enlever 130,000 verges cubes (mesure sur place) de sable et de vase, au prix de 28 cents par verge cube. Les abords de la cale doivent avoir une profondeur de 20 pieds à l'eau basse des grandes marées et l'assise doit être sur le roc et offrir une inclinaison de 25¾ jusqu'à 0. Les travaux furent commencés en octobre de la même année et suspendus pour l'hiver, le 16 décembre, après qu'on eût enlevé 48,770 verges cubes de déblais. Le dragage fut recommencé le 20 avril 1915 et continué jusqu'au 3 juillet lorsqu'un accident survint et la drague coula à fond. Dans cet intervalle on avait enlevé 41,366 verges cubes, mesurées sur place, et jeté 851.4 verges cubes de déblais par-dessus bord, au coût, d'après le contrat, de $12,120.19. Aucun travail n'a été fait depuis cette date et il faudra draguer encore 40,000 verges cubes, mesurées sur place, pour terminer l'entreprise.

DARNLEY-BASSIN.

Le bassin Darnley est situé sur la côte nord de l'île, près de l'entrée de l'est du havre de Malpèque. Il a deux milles de longueur par trois quarts de mille de largeur, avec une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées, excepté à son extré-

mité sud et près de l'entrée de la crique Baltique. Pendant la saison de pêche, environ quarante bateaux utilisent ce bassin et emploient environ 100 hommes; le poisson qu'on y débarque a une valeur marchande d'environ $30,000. Le district environnant a une population d'environ 800 habitants, presque tous pêcheurs ou agriculteurs. L'extrémité sud du bassin offrait une si petite profondeur que seuls les bateaux à très faible tirant pouvaient venir s'y mettre à l'abri; les bateaux à plus fort tonnage étaient obligés de s'ancrer dans le bassin où ils étaient exposés à tous les vents et il en résultait des pertes assez fréquentes. Afin d'offrir un abri à tous les bateaux, la drague du ministère *Pownal* fut employée, à partir du 11 mai, à creuser un bassin de 2,250 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et ayant de 5 à 6 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Ce travail fut terminé le 14 août, après qu'on eut enlevé 10,175 verges cubes, mesure de chaland, de vase dure. Au cours de cet ouvrage, il a fallu jeter pardessus bord 10,500 verges cubes de déblais, dont on a dragué de nouveau 4,800 verges cubes. Le mesurage sur place indique un facteur d'expansion de 31 pour 100, pour le mesurage à bord des chalands.

FRANKLYN-POINT.

Franklyn-Point se trouve à l'entrée du havre de Charlottetown, sur la rive ouest de la rivière Nord, près de son confluent avec les rivières Est et Ouest. En 1913 et en 1914,le ministère y construit un quai pour les bateaux traversiers, de 540 pieds de longueur, avec deux jetées de 115 pieds de longueur. Comme il n'y avait que 10 pieds d'eau, à marée basse, à l'extrémité extérieure du quai seulement, on décida de creuser des bassins d'amarrage le long des faces extérieures des jetées. La drague *Prince Edward* commença ce travail le 18 octobre et le termina le 12 novembre. Les bassins ont 120 pieds de longueur par 60 pieds de largeur et offrent une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées. On a enlevé 4,250 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de glaise et de cailloux.

GEORGETOWN.

Le havre de Georgetown est situé sur la rive sud-ouest de la baie Cardigan, à environ 3 milles de l'île Pannure, à l'intérieur, et c'est un des plus beaux havres que l'on puisse trouver sur la partie sud du golfe Saint-Laurent, à l'exception de Charlottetown, offrant une profondeur d'eau et un ancrage suffisant aux vaisseaux du plus fort tonnage. Les marées cependant n'atteignant que cinq pieds, il n'offre pas sous ce rapport autant d'avantage que Charlottetown; mais d'un autre côté, les banquises ne s'y forment pas aussi de bonne heure l'automne, et disparaissent plus tôt le printemps.

La ville de Gorgetown est le chef-lieu du comté de King; elle est située sur le côté nord du havre et a une population d'environ 1,000 habitants. C'est le terminus de l'embranchement de Georgetown, du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et c'est le port d'hiver de l'île. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a changé les bateaux qui faisaient le service d'hiver entre Georgetown et Pictou, N.-E., et il n'y avait pas une profondeur d'eau suffisante au quai de Georgetown pour permettre au bateau du gouvernement, le *Prince Edward Island,* d'accoster en toute sécurité à marée basse. Du 21 décembre au 17 janvier 1916, la drague *N· 9* a commencé le creusage et l'approfondissement du bassin du côté ouest du quai. Dans cet intervalle la drague a enlevé 4,600 verges cubes de glaise dure, de cailloux et de tuf. Quand les travaux ont été suspendus à cause de la glace, ce bassin avait une profondeur, à l'eau basse des grandes marées, de 22 pieds à son extrémité extérieure; cette profondeur est décroissante sur une distance de 350 pieds, en allant vers l'intérieur, à partir de la tête du quai, jusqu'à ce qu'elle en soit plus que de 19½ pieds. La largeur moyenne du bassin est de 75 pieds.

Afin de donner l'espace voulu à ce bateau, il faudra encore enlever 1,400 verges cubes de déblais, principalement pour élargir le bassin; le facteur d'expansion est de 35 pour 100.

HIGGIN'S-SHORE.

Higgin's-Shore est situé sur la baie Egmont, à l'embouchure de la rivière Percival. à 10 milles au nord du cap Egmont. C'est le port d'expédition d'un district peuplé d'environ 1,000 habitants, presque tous pêcheurs ou agriculteurs.

Le quai de cet endroit a été construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement provincial; on en trouvera la description, etc., dans le rapport du ministère pour l'année 1910.

Au cours du dernier exercice financier, on a réparé la chaussée d'accès au quai, qui avait été endommagée pendant la grosse tempête du 27 septembre. Les travaux furent commencés le 15 novembre et terminés le 11 décembre, au coût de $174.75.

KIER'S-SHORE.

Le quai de Kier's-Shore, Malpèque, est situé sur le côté est de la baie de Richmond; c'est le port d'expédition du district de Malpèque, qui a une population d'environ 1,500 habitants. Il s'en exporte de grandes quantités de produits agricoles, et on y importe du charbon, du bois, etc., dont la valeur annuelle est estimée de $50,000 à $75,000.

Afin d'améliorer le chenal d'accès au quai, on en a entrepris l'agrandissement et on se propose de creuser de 150 pieds de largeur et 1,050 pieds de longueur, s'étendant à partir de l'extrémité extérieure du chenal dragué antérieurement, jusqu'à la ligne de contour dans la baie, indiquant une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées. Ce travail comprend aussi le nettoyage et l'élargissement jusqu'à une largeur de 100 pieds du chenal d'accès au quai. Le dragage fut commencé le 24 août par la petite drague *Pownal* et suspendu le 6 décembre à cause des glaces. On a enlevé pendant cette période 16,175 verges cubes, mesure de chaland, de vase dure et d'argile à briques; la plus grande partie de ce travail a été faite sur la partie extérieure des abords du quai.

Lorsque la température ne permettait pas à la drague de travailler à l'extérieur, on l'employa à approfondir les bassins du côté sud du quai. On a dû jeter par-dessus bord 1,725 verges cubes dont on a dragué de nouveau 1,375 verges cubes. Pour terminer le travail qu'on s'est tracé, il reste encore 12,325 verges cubes de déblais à draguer et on se propose d'employer la même drague à cet ouvrage, à l'ouverture de la saison de navigation de 1916.

Après que les travaux eurent été suspendus pour l'hiver, on fit un mesurage sur place très soigneusement et on a trouvé que le facteur d'expansion pour le mesurage à bord des chalands, est de 26 pour 100.

LAMBERT.

Lambert est situé sur le côté sud de la rivière Montague, immédiatement en aval du pont public au village de Montague, qui a une population d'environ 1,000 habitants et qui est l'un des ports d'expédition les plus actifs de l'île, pendant le printemps et l'automne. Le quai de cet endroit a une longueur de 310 pieds et une largeur de 25 pieds; il est parallèle au chenal.

En 1915-16, on a renouvelé le plancher, quelques-uns des soliveaux et des pièces de couronnement. On a aussi posé des pilotis de défense le long de la face du chenal. Ces travaux ont été faits du 27 septembre au 22 octobre, au coût de $894.01.

LITTLE-SANDS.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1913-14.)

Little-Sands est situé sur le côté sud de l'île, 8 milles à l'ouest du cap Bear et 4 milles à l'est du havre des îles Wood.

En 1914, MM. Phillips, Mutch et McLean ont construit un quai en encaissement à parements jointifs, pour le ministère des Travaux publics. Ce quai a 240 pieds de longueur au sommet. A son extrémité intérieure, la chaussée d'accès a été construite en pierre concassée, sur une distance de 60 pieds. De violentes tempêtes, aidées par les grandes marées, ont emporté cette chaussée et il a fallu construire un abord temporaire en madriers. Les travaux furent commencés le 4 octobre et terminés le 27 octobre, au coût de $213.85.

McEACHERN'S.

Cet endroit est situé sur le côté nord de la rivière Ouest, à 6 milles environ de l'entrée du havre de Charlottetown, 7 milles à l'ouest de la ville de Charlottetown, par eau, et 11 milles par le chemin public.

Le district environnant est très riche en produits agricoles et laitiers et a une population d'environ 250 habitants. Le vieux quai, qui avait une longueur de 230 pieds, avait été construit, il y a plusieurs années, par le gouvernement provincial. Depuis quelques années cependant, il avait été négligé et était devenu impassable. En 1913 et en 1914, le ministère reconstruisit entièrement ce quai.

Pendant cette saison, des bassins d'expédition ont été creusés sur le côté ouest et à la tête du quai, par la drague du ministère *Prince Edward*. Ces bassins ont 8 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Ce travail a été fait du 4 au 14 septembre. On a enlevé 1,800 verges cubes de sable et de vase. Il a fallu jeter par-dessus bord et redraguer ensuite 800 verges cubes de déblais.

MCPHERSON'S-COVE.

Cet endroit est situé sur le côté sud de la rivière Boughton, dans le comté de King, à une courte distance de son entrée dans la baie de Boughton. C'est le port d'expédition des produits agricoles et laitiers du district environnant, qui a une population d'environ 400 habitants. Le quai local a été construit par le ministère, en 1904, et prolongé en 1907-08. Il comprend un abord de 670 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et une partie extérieure de 230 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. Il est construit sur une fondation en pilotis, avec une superstructure à parements jointifs, en bois équarri, bien lestée. La chaussée construite sur l'abord est en pierre concassée et en gravier et la partie extérieure est pourvue d'un plancher posé sur des solives. Peu après la construction du prolongement du quai, des bassins furent creusés de chaque côté de l'extrémité extérieure du quai, ce qui la fit s'affaisser.

En 1915-16, on a réparé et renforcé cette partie de l'ouvrage au moyen de pilotis. Les travaux furent commencés le 12 juillet et terminés le 30 septembre. On a exhaussé de 2 pieds une section de 60 pieds, enfoncé des pilotis, etc., au coût total de $1,057.23.

MIMINIGASH.

Miminigash est situé sur la côte ouest de l'île, à environ 15 milles au sud du cap Nord, et à 18 milles au nord de la pointe Ouest.

Les travaux pour l'aménagement de ce port furent commencés en 1878 par le gouvernement fédéral, et ils ont été poursuivis à différentes époques, tel qu'il est rapporté dans le rapport annuel de 1912-13.

Ces travaux comprennent des quais ou brise-lames de chaque côté du "Run".

Cette année, on a fait de petites réparations à la superstructure du brise-lames du côté nord, qui avait été endommagé par les grandes mers du 27 septembre. Ces travaux furent commencés le 15 novembre et terminés le 27 du même mois, au coût de $149.87.

MURRAY-HARBOUR.

Murray-Harbour (sud) est situé à la tête de la navigation sur la rivière du Sud, à l'extrémité sud-est du comté de King. C'est le port d'expédition d'un district agricole très fertile.

Pendant les années 1913 et 1914, on a beaucoup amélioré le chenal par du dragage. En 1915-16, on a réparé des parties du plancher du quai et posé une nouvelle borne d'amarrage au coût total de $26.22.

NORTH CARDIGAN OU NEWPORT.

Newport, ou Cardigan-nord, est situé sur le côté nord de la rivière Cardigan, à peu de distance en haut de son entrée dans la baie Cardigan, et à environ 5 milles en aval du village au pont de Cardigan. Le quai de Newport est un des quais de l'Ile du Prince-Edouard transférés au gouvernement fédéral en 1884, alors qu'il fut presqu'entièrement reconstruit par les diverses réparations et améliorations faites de temps en temps, lesquelles sont décrites dans le rapport annuel de 1904-05.

Cette année, on a réparé la chaussée d'accès avec de la pierre concassée et du gravier, au coût de $101.63. Ces dommages avaient été causés par la tempête du 27 septembre. Les travaux furent faits du 25 novembre au 3 décembre.

NORTH-RIVER-BRIDGE.

North-River-Bridge, est situé à la tête de la navigation sur la rivière du nord, à 4½ milles de Charlottetown, par eau. Le remplacement du pont à cet endroit par un pont en fer a fait cesser tout trafic d'exportation ou d'importation à ce pont même, de sorte qu'il a fallu se procurer un quai convenable placé immédiatement en aval du pont original.

En 1914, le ministère y construisit un petit quai qui a été décrit dans le rapport de 1914-15.

Pendant le dernier exercice financier, on a creusé des bassins de chaque côté du quai, se prolongeant de 80 pieds vers l'intérieur et ayant une largeur de 40 pieds. La profondeur varie de 10 pieds à 6 pieds, à l'eau basse des grandes marées. Cet ouvrage a été commencé par la drague du ministère *Prince Edward,* le 18 septembre, et terminé le 16 octobre. On a enlevé 4,350 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de glaise et de gravier, dont 340 verges cubes furent jetées par-dessus bord et redraguées, à l'exception de 40 verges cubes.

ILE PANMURE.

L'île Panmure est située sur le côté sud de l'entrée du port de Georgetown, sur la côte est de l'Ile du Prince-Edouard. Pendant les années de 1904-05-06, le ministère a construit un quai sur le côté sud de l'île, dans la baie St. Mary, et en 1907-08, on y a ajouté un prolongement; cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1907-08.

Du 6 au 11 décembre dernier, on a réparé avec de la pierre concassé et du gravier la chaussée d'accès qui avait été endommagée par une forte tempête au cours de l'automne. Ce travail a coûté $50.00.

Dragage.

Le quai de l'endroit n'atteignait que la limite de la marée basse. On décida d'y faire du dragage afin d'en améliorer l'accès et pour créer un bassin d'amarrage à la tête du quai. Ce travail fut commencé le 2 décembre par la drague *N° 9* et discontinué le 15 décembre à cause de la température défavorable. Pendant ce temps on a enlevé 4,900 verges cubes, mesure de chaland, de sable, d'argile à briques et de vase sur les 12,000 verges cubes de déblais qu'il sera nécessaire de draguer. Ce travail a été fait au chenal d'accès qui a été creusé sur une longueur de 425 pieds, une largeur de 60 pieds et une profondeur d'au moins 9 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Le reste de l'ouvrage, qui sera nécessaire pour former le bassin d'amarrage et le bassin de virage, à la tête du quai, sera fait à l'ouverture de la navigation.

PINETTE.

Pinette est situé à la tête de la navigation sur la rivière Pinette, à deux milles de son embouchure dans le détroit de Northumberland, et à 20 milles au sud de Charlottetown par eau. Le quai de l'endroit, qui appartient au gouvernement fédéral, a 128 pieds de longueur par 28 pieds de largeur; il est construit à parements fermés, le sommet en est couvert d'un plancher posé sur des solives. La tête du quai fait face au chenal de la rivière où il y a une profondeur navigable de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Pendant la dernière saison, le ministère a construit un entrepôt de 16 x 20 pieds, avec des poteaux de 8 pieds, un toit carré en bardeaux, des côtés avec voliges sur les joints, des portes et des fenêtres convenables, etc. Ce travail fut commencé le 25 juin et terminé le 30 septembre, au coût de $270.99.

PORT-SELKIRK (BRUSH-WHARF).

Port-Selkirk est situé sur le côté sud de la rivière Orwell, à son entrée dans la baie d'Orwell, à 20 milles environ, par eau, de Charlottetown. Il y a un service bi-hebdomadaire de bateaux pour les passagers et les marchandises, entre Port-Selkirk et Charlottetown. Ce quai, qui a été construit plusieurs années avant la Confédération a la forme d'un " T " et comprend une tête de quai de 230 pieds de longueur par 35 pieds de largeur, faisant face au chenal, ainsi qu'un abord de 250 pieds de longueur par 23 pieds de largeur. Tout cet ouvrage, à l'exception du tronçon intérieur de l'abord, est composé de piles en bois scié, à parements jointifs, reliées par des travées couvertes d'un plancher posé sur des solives. Au cours de la dernière saison, des réparations temporaires ont été faites aux pilotis de l'angle nord-ouest de l'ouvrage, au coût de $60.37. Ces travaux ont été faits du 29 septembre au 4 novembre.

POWNAL.

La baie Pownal est située sur la rive nord-est de la baie de Hillsborough, à 9 milles de Charlottetown. C'est le port d'expédition d'un district agricole considérable. Le quai de cet endroit a été construit par le gouvernement provincial avant la Confédération; le gouvernement fédéral en a pris le contrôle en 1883-84. Il a une longueur totale de 760 pieds; l'abord a 19 pieds de largeur et les 90 pieds extérieurs, formant la tête du quai, ont 40 pieds de largeur. Cet ouvrage est composé de piles et de travées: il y a treize de ces dernières.

Les poutres des travées de l'abord et le plancher étant devenus défectueux, on décida de reconstruire et réparer l'abord, en remplissant quelques-unes des travées et en formant une chaussée en glaise. Les travaux furent commencés le 16 août et suspendus le 10 décembre à cause du mauvais temps. On a reconstruit les 400 pieds intérieurs de l'abord; des nouvelles pièces de parement, des pièces de garde et des défenses

furent posées au besoin; cinq des travées intérieures furent remplies avec des pilotis et trois autres travées furent rétrécies avec des pilotis de support créosotés. Ces travées furent ensuite recouvertes d'un plancher posé sur des solives et de pièces de couronnement, au coût total de $2,505.84. Il faudra aussi réparer la tête du quai, ce qui occasionnera une autre dépense de $2,000. Ce travail n'a pu être fait au cours de la dernière saison à cause des difficultés qu'on a eues à se procurer les matériaux voulus.

RED-POINT.

Red-Point est situé sur la rive sud de la rivière Hillsborough, six milles à l'est de Charlottetown; c'est le port d'expédition d'un district agricole considérable, qui est aussi traversé par le chemin de fer. Ce quai a été construit par le gouvernement provincial et, en 1897, il fut placé sous le contrôle du gouvernement fédéral. Il a 650 pieds de longueur et 21 pieds de largeur, excepté à son extrémité extérieure, que le ministère a élargi en 1912, et qui a maintenant 35 pieds de largeur sur une longueur de 53 pieds.

Pendant l'année dernière, on a fait des réparations considérables aux murs de l'abord; des parties de l'ouvrage primitif ont été entièrement reconstruites, pourvues de défenses, etc. Deux des travées extérieures ont été raccourcies, de sorte qu'elles n'ont plus que 20 pieds de longueur, au moyen de pilotis créosotés, qu'on a garnis de chapeaux de 12 x 12 pouces, sur lesquels on a posé des solives et un plancher. Tout l'ouvrage a aussi été remis en bon état. Ces travaux furent faits du 23 juillet au 8 décembre, au coût de $2,072.50.

ROCKY-POINT.

Le quai de Rocky-Point est situé sur la rive sud de la rivière Ouest, immédiatement en dedans et à l'ouest de l'entrée du havre de Charlottetown.

Le ministère a accordé un contrat basé sur des prix d'unité, pour la construction: (*a*) D'un abord de 22 pieds de largeur et de 507 pieds de longueur, composé de trois travées et construit avec une fondation en pilotis et une superstructure en bois équarri, à parements jointifs, solidement remplie de lest et garnie de défenses; une chaussée en pierre concassée et en gravier a été construite sur le sommet avec un trottoir et un garde-fou sur le côté est.

(*b*) D'une tête de quai de 157 pieds de longueur, ayant 22 pieds de largeur à son extrémité intérieure et 84½ pieds de largeur à son extrémité extérieure. Cette tête de quai est construite comme l'abord, avec l'exception du sommet qui est couvert d'un plancher posé sur des solives; elle a des bassins d'amarrage de 23 x 65 pieds, pour les pontons d'amarrage des traversiers.

(*c*) De deux jetées de direction, construites en bois scié de 12 x 12 pouces, bien lestées, d'environ 115 pieds de longueur et 24 pieds de largeur au sommet. Ces jetées ont été placées pour servir au bateau traversier; leurs côtés intérieurs sont lambrissés avec du bois dur de 10 x 10 pouces; les bouts extérieurs sont en pilotis jointifs et les côtés extérieurs sont garnis de défenses posées à tous les 5 pieds d'axe en axe; la chaussée sur ces jetées est en pierre concassée et en gravier.

Les travaux furent d'abord commencés le 2 juin 1914 et suspendus pour la saison le 26 octobre, après qu'on eut terminé la construction de l'abord, des 92 pieds intérieurs de la tête du quai et de l'entrepôt. Les travaux furent repris le 7 mai et terminés d'une manière satisfaisante le 4 octobre. Le coût total de l'ouvrage a été de $30,334.84.

Dragage.

Afin de rendre le quai plus accessible, un contrat fut accordé à M. V. T. Bertram, le 29 juin, pour l'exécution de dragage, à raison de 16.95 cents par verge cube, me-

surée sur place. Les travaux furent commencés le 10 août et terminés le 1er décembre, après qu'on eût enlevé 57,624·3 verges cubes de déblais, mesure de chaland et jeté 2,808·4 verges cubes de déblais par-dessus bord. Ce travail a coûté $10,084.65.

On a ainsi creusé un chenal d'accès au quai, de 1,250 pieds de longueur par 150 pieds de largeur. L'entrée du chenal est évasée et a une largeur de 300 pieds. Le bassin d'amarrage du bateau traversier a aussi été nettoyé et on a creusé des bassins de 200 pieds de longueur et 60 pieds de largeur de chaque côté des quais de direction. La profondeur à l'eau basse des grandes marées est de 9 pieds et de 18½ pieds à marée haute. Les déblais enlevés étaient de la vase molle et de la glaise à briques.

RUSTICO.

Rustico est situé à peu près au milieu de la côte nord de l'île; c'est l'une des plus importantes stations de pêche. Afin d'améliorer l'entrée du havre, qui est obstruée par une barre de sable, le ministère a construit en 1881-2-3-4, des ouvrages de chaque côté de l'entrée afin de régulariser le courant de la marée et approfondir le chenal par l'affouillement produit. Ces ouvrages ont été décrits dans les rapports de 1908-09.

L'année dernière, du 1er au 18 décembre, un montant de $112.54 a été dépensé pour faire des réparations nécessaires au plancher et au lambrissage de la face extérieure du brise-lames.

ILE ROBINSON.

L'île Robinson est située à l'est du havre de Rustico, sur la côte nord de l'île. C'est une station de pêche très importante dont la population est d'environ 3,000 habitants distribués dans le district environnant.

En 1906-07, le ministère y a construit un brise-lames de 750 pieds de longueur. La partie intérieure a 200 pieds de longueur et 12 pieds de largeur; c'est un encaissement en bois rond. Le reste du brise-lames est construit en chevalets de pilotis et a 16 pieds de largeur, à l'exception du tronçon extérieur, qui a 24 pieds de largeur.

Pendant la dernière saison, on a ajouté du lest à l'extrémité extérieure du brise-lames et on a renouvelé des pilotis aux endroits les plus exposés à la mer et aux glaces. Les travaux furent commencés le 13 septembre et suspendus le 20 novembre; ils furent repris en février et terminés le 20 du même mois. Pendant cette dernière période, on a réparé le tassement qui s'était produit sur une longueur de 80 pieds et on a protégé avec des fascines et de la pierre une partie basse de la grève, d'environ 300 pieds de longueur, afin d'empêcher les grosses mers d'entamer la rive. Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $1,269.75.

BAIE-SAINTE-MARIE.

Le quai de la baie Sainte-Marie est situé sur la côte sud de la baie, à 5 milles par eau de Georgetown, qui est le chef-lieu du comté. Il sert à l'expédition des produits agricoles du district environnant; il a été construit par le gouvernement provincial et le ministère des Travaux publics en prit le contrôle en 1884.

Ce quai a 407 pieds de longueur; le tronçon extérieur, de 100 pieds, a 28 pieds de largeur, tandis que l'abord n'a que 21 pieds de largeur; il est entièrement construit en bois équarri, à parements fermés, bien lesté, pourvu de défenses, etc. Pendant la dernière saison on a entièrement reconstruit les murs de l'abord qui étaient devenus en ruines. Ces travaux furent complétés le 3 novembre, au coût de $1,500.08.

SOURIS.

Le havre de Souris, est situé sur la côte sud-est de l'île, à environ 16 milles à l'ouest de Pointe-Est. Il est de première importance comme pont de refuge et d'em-

barquement de marchandises, et ce, grâce au brise-lames construit et entretenu par le gouvernement fédéral, et dont on trouvera la description dans les rapports de 1908-09.

Pour agrandir ce port, un contrat fut accordé le 18 octobre 1912, pour la construction d'un prolongement au brise-lames, au coût de $143,917.00. Ce travail fut presque terminé pendant la saison de 1914, comme il a été décrit dans le rapport de 1914-15.

Le 24 mai 1915, on commença à réparer une brêche qui avait été faite dans le mur, en bas de la partie inclinée de la pile extérieure, par un orage, l'automne précédent.

Un prolongement du contrat fut accordé pour renforcer cette partie de l'ouvrage au moyen d'un lambris créosoté de 12 x 12 pouces. Ce travail fut commencé le 5 juin et était à peu près terminé, lorsque le tout fut encore déplacé par une tempête, le 9 juillet. On n'a pas fait de nouveau travail depuis. Le lambrissage a coûté $2,365.41.

Pendant le mois de juillet, un marché spécial fut passé avec les entrepreneurs et ils posèrent, sur le côté du nouveau prolongement du brise-lames de 400 pieds de longueur, faisant face au havre, huit poteaux d'amarrage créosotés, de 12 pieds de longueur et 15 pouces de diamètre, ainsi que dix organeaux d'amarrage, au coût de $194.50.

SUMMERSIDE.

Le port de Summerside, comté de Prince, est situé sur la côte sud de l'île. La population de Summerside vient immédiatement après celle de Charlottetown, et est d'environ 3,000 âmes. Cette ville est aussi l'une des principales stations du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui la relie à Charlottetown, par une voie de 39 milles, et à Tignish, terminus ouest de la ligne, par une voie de 68 milles. Pour améliorer le chenal dans son orientation et sa profondeur, le ministère a fait draguer en différents temps à cet endroit; tandis que pour protéger le havre contre les vents du sud-ouest, le gouvernement a fait construire un brise-lames s'étendant sur une longueur de 3,220 pieds; s'étendant d'Indian Head jusqu'au phare qui est situé à l'entrée du havre. Cet ouvrage est en maçonnerie de moellons bruts, de quatre pieds de largeur au sommet et de 5 pieds de hauteur au-dessus de l'eau haute des grandes marées, avec un fruit de 2 dans 1 sur le côté extérieur et un fruit de 1½ dans 1 sur le côté intérieur. La longueur de l'ouvrage en pierre est de 3,200 pieds, avec une pile extérieure de 112 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, construite en bois à parements fermés, bien lestée et ayant, un fruit de 1 dans 1 sur le côté extérieur et les bouts.

Du 15 au 23 novembre, un montant de $41.34 a été dépensé pour faire des petites réparations au lambris de la façe inclinée de la pile extérieure.

TIGNISH.

Tignish se trouve sur la côte nord-est de l'île, à environ 8 milles au sud du cap-Nord, à l'embouchure de la rivière Tignish, un petit cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent. L'aménagement d'un port en ce lieu fut d'abord commencé par le gouvernement provincial en 1868, puis poursuivi par le gouvernement du Dominion, comme on peut le voir dans le rapport de 1914-15.

Au cours de la dernière saison, on a exhaussé une partie du brise-lames du sud, sur une longueur de 325 pieds, que l'on a aussi réparée sur une hauteur de 2 à 4 pieds avec des pièces de parement de 12 x 12 pouces, des défenses, etc. Le plancher a aussi été renouvelé avec des madriers de 3 pouces. Quelques petites réparations ont aussi été faites aux ouvrages de protection de la grève et du havre, là où c'était nécessaire. Ces travaux furent faits du 19 août au 4 janvier 1916, au coût de $2,484.79.

VERNON-RIVER (NORD).

Vernon-River (nord) est situé sur la rive nord de la rivière Vernon, à la tête de la navigation et immédiatement en aval du pont public qui traverse la rivière à cet endroit.

Le quai de cet endroit a été construit par le ministère, en 1909; il comprend un abord de 170 pieds par 24 pieds et une tête de quai de 125 x 40 pieds; on en trouvera la description dans le rapport de 1909-10. Il y avait un plancher que sur une partie, de 10 pieds, de la tête du quai, le reste était en glaise. Les exportateurs de l'endroit demandaient que le reste de l'ouvrage fût aussi couvert d'un plancher. Ce travail fut fait pendant la dernière saison, du 2 août au 23 septembre, au coût de $745.69.

WEST-POINT.

West-Point est situé à l'extrémité ouest du détroit de Northumberland; c'est un port important pour ce district parce qu'on y fait l'expédition des produits agricoles, le débarquement des denrées, etc. La population du district est d'environ 600 habitants. Ce quai fut construit par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral en prit le contrôle en 1883-84. Il a été reconstruit depuis et agrandi. Il a maintenant 720 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; c'est une construction en caissons à parements jointifs, bien lestée, etc.

Pendant la dernière saison, on a remplacé la plus grande partie du plancher et placé des défenses autour de la partie extérieure du quai. Ces travaux furent faits du 5 juillet au 15 septembre, au coût de $998.33.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ALBERT.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915).

Albert, comté d'Albert, est un village situé sur la rivière Shepody dans laquelle la marée entre avec un fort courant; ce cours d'eau est pratiquement à sec à mer basse, il se décharge dans la baie de Fundy. La population de ce village est de 450 habitants.

En 1915-16, le lit des vaisseaux a été débarrassé de la vase qui s'y était accumulée et 13 charges de gravier ont été placées sur les abords du quai en cet endroit. L'ouvrage a été fait du 20 au 29 mai 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $83.30.

ANDERSON'S HOLLOW.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est une anse de la baie Salisbury sur le côté nord-ouest du chenal de Chignecto, dans la baie de Fundy.

Les 2 et 3 juillet 1915, on a réparé les abords du quai-brise-lames en cet endroit; des pluies torrentielles avaient causé des dommages à cette partie du quai. Le 7 janvier 1916, après une tempête très violente, il a fallu renouveler quelques madriers du plancher du quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $19.80.

BATHURST.

Bathurst, le chef-lieu du comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs.

Le havre de Bathurst a environ 2½ milles de longueur sur 2 milles de largeur, est peu profond et en grande partie à sec à l'eau basse, excepté dans les petits chenaux tortueux. Une large batture à l'extérieure de l'entrée nuit sérieusement à la navigation.

Dragage.

Le 7 juillet 1913, un contrat fut passé avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* pour draguer le chenal principal ou Nepisiquit du havre de Bathurst afin de permettre aux vaisseaux, qui auparavant restaient au large, de se rendre jusqu'aux quais pour prendre leur cargaison de bois, et aussi afin d'accommoder les manufactures de pulpe et autres industries, compagnies de minerais de fer, etc.

La largeur de la tranchée est généralement de 200 pieds augmentant jusqu'à 300 pieds dans les courbes, avec une profondeur de 17 pieds (exigée dans le contrat) à l'eau basse des grandes marées. La profondeur finale d'après le projet général des améliorations est de 25 pieds.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes mers de 2·5 pieds.

Le contrat originaire, passé pour le dragage de 400,000 verges cubes (mesure sur place) de déblais, à raison de 25 cents par verge cube, fut complété le 22 août 1914.

Le 19 mai 1914, un deuxième contrat a été adjugé à la même compagnie, pour enlever 600,000 verges cubes de déblais (mesure sur place), à raison de 30 cents par verge cube.

Dans le dragage du deuxième contrat, 198,828 verges cubes de déblais ont été enlevées pendant l'exercice de 1914-15, et 361,575 verges en 1915-16, à raison de 30 cents par verge cube.

Les travaux, en 1915-16, ont été exécutés avec la drague *Hayward,* du 15 mai au 16 août et du 4 octobre au 11 décembre; avec la drague *Invader,* du 22 mai au 16 août et du 2 octobre au 11 décembre; avec la drague *Gray Loggie,* du 24 juin au 16 août et du 23 octobre au 16 novembre.

Le dragage de 1913 couvrait environ ¾ de mille du chenal, immédiatement en dedans de l'entrée, et aussi les battures Ripple et Ballast.

La section suivante, d'environ 1,700 pieds de largeur, où le chenal est déjà passablement profond, n'a pas été draguée; car en 1914, on a dragué à Seal Bar et aux Fourches sur une longueur de 4,400 pieds par 200 pieds de largeur, et au-dessus des Fourches sur une longueur de 1,900 pieds par 50 à 100 pieds de largeur. Une petite étendue de 400 pieds par 50 pieds a été aussi draguée sur la batture Nepisiquit à un mille en amont de Fourches.

En 1915-16, on a dragué une tranchée depuis les Fourches jusqu'à une distance de 100 pieds en deça du pont de Nipisiquit, formant une longueur d'environ 8,640 pieds, dont 1,850 pieds sur l'alignement (Range) 5 sont complétés à la pleine largeur de 200 pieds s'élargissant jusqu'à 300 pieds dans les détours à chaque bout; 4,050 pieds sont complétés de 100 à 175 pieds de largeur; la balance des 2,740 pieds est draguée jusqu'à 60 pieds de largeur. On a atteint la profondeur correcte de 17 pieds à l'eau basse. Actuellement la limite de profondeur dans le chenal de Nepisiquit ou chenal principal est d'environ 14 pieds, en dedans du port, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

De plus, on a dragué une petite étendue d'environ 200 pieds par 100 pieds avec une profondeur de 15 à 16 pieds à l'eau basse, sur le Ripple Bar. Dans le chenal en avant du quai de la *Gloucester Lumber & Trading Co.,* qui est un bras du chenal Nepisiquit qu'il rejoint à un mille en amont des Fourches, on a dragué sur une longueur de 450 pieds par 60 pieds de largeur pour faire un bassin de 300 pieds de longueur, et une approche au quai avec 17 pieds de profondeur à l'eau basse.

Les dragues *N° 2* (St. Lawrence) et *N° 3* (Restigouche) du gouvernement ont été aussi employées à Bathurst pendant l'exercice de 1915-16. La *N° 2* a travaillé sur la barre extérieure, du 16 au 25 août, et à l'intérieur du port dans le chenal secondaire, près du quai public, y compris la batture de Tête-à-Gauche, et les bassins du quai de la *Bathurst Lumber Co.,* du 8 juin au 12 août et du 28 au 30 août. La drague *N° 3* a travaillé sur la batture extérieure du 24 septembre au 27 octobre et sur le Ripple Bar, immédiatement en dedans de l'entrée du port, du 1er au 21 septembre.

Les quantités de déblais enlevés ont été comme suit: Sur la barre extérieure. 23,800 verges cubes; le Ripple Bar, 15,352 verges cubes; la barre Tête-à-Gauche, 23,800

verges; le bassin, au quai de la *Bathurst Lumber Co.*, 13,200; tous ces déblais ont mesurés sur chalands.

Sur la barre extérieure, la tranchée précédemment draguée a été élargie jusqu'à 100 ou 200 pieds environ, dans les 1,200 pieds intérieurs. Il reste une section de 2,000 pieds de longueur qui devra être élargie de 100 pieds, et une quantité considérable de dragage reste à faire sur une étendue de 1¼ mille pour atteindre 17 pieds de profondeur et la pleine largeur de 200 pieds. Le chenal, qui a été creusé jusqu'à présent, semble s'être gardé en bon état pendant l'année dernière. On a actuellement une limite de profondeur d'environ 13 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Sur le Ripple Bar, on a dragué une tranchée d'environ 1,000 pieds de longueur sur une profondeur de 15 à 17 pieds, à l'eau basse, principalement le long du côté sud du chenal pour faire disparaître une batture d'au moins 12 pieds de profondeur qui s'est formée depuis 1913.

Sur la barre Tête-à-Gauche, le dragage couvre une distance d'environ 2,000 pieds avec des profondeurs de 12 à 13 pieds dans un chenal de 75 à 100 pieds de largeur. En avant des quais de la *Bathurst Lumber Co.*, une lisière a été draguée sur une longueur de 900 pieds par 75 pieds de largeur et 14 à 16 pieds de profondeur. La limite de profondeur dans le chenal secondaire est actuellement d'environ 12 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

La quantité totale de déblais enlevés en 1915-16 a été de 361,575 verges cubes mesurées sur place, par contrat, et de 76,132 verges cubes, mesurées sur chalands, par les dragues du gouvernement.

Le coût des travaux pendant la saison a été de $120,979.87, en sus des dépenses encourues par les dragues du gouvernement.

BAIE-DU-VIN.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

La Baie-du-Vin est située sur le côté sud de la baie de Miramichi, à 20 milles à l'est de Chatham.

Du 2 au 4 septembre 1915, environ 2,300 pieds, m.p., de madriers de 3 pouces ont été employés pour remplacer les madriers brisés ou pourris dans le plancher de la tête du quai et des piles extérieures de cette structure, en cet endroit.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $41.44.

BEAVER-HARBOUR.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Beaver-Harbour, dans le comté de Charlotte, est situé à 35 milles à l'ouest de Saint-Jean, en ligne droite, et à 7 milles de la station Penfield, sur la voie du chemin de fer New-Brunswick Southern, est employé par les cabotiers comme point d'escale temporaire, et est aussi une station de pêche.

En 1915-16, tout le dessus du quai, comprenant une étendue de 10,000 pieds carrés, a été couvert en madriers de 3 pouces. On a posé neuf défenses en pilotis, de 28 pieds de longueur; sur le haut de l'escalier on a placé un garde-corps neuf. Tout l'ouvrage, à l'exception de 375 pieds du couronnement, a été peinturé avec du carbolineum avenarius. L'ouvrage commencé le 4 octobre a été terminé le 15 novembre 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,009.47.

BLACK-RIVER.

Black-River est un petit cours d'eau qui se jette dans le port de Bouctouche, à un mille au nord de Bouctouche.

Immédiatement en aval du pont public en cet endroit, un petit quai a été construit en 1911 et 1912.

En 1915-16, la tête du quai, qui a 50·8 par 52·5 pieds, a été lambrissée avec des madriers de 3 pouces, et deux moises de 6 x 6 ont été auparavant assujetties sur la face extérieure pour avoir une surface égale avant de poser le lambris. On a aussi placé quatre échelles et huit organeaux. Le lambrissage, le couronnement, etc., ont été peinturés avec du carbolineum.

On a travaillé à cet ouvrage pendant les 3, 10, 16, 18, 22 et 26 septembre, et les 1er, 2e et du 11 au 16 octobre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $284.97.

BLACK'S-HARBOUR.

Black's-Harbour, comté de Charlotte, est situé sur un bras du port L'Etang, à 12 milles de Saint-George, la station de chemin de fer la plus proche, et à 6 milles du quai public de Beaver-Harbour. La population de ce village est d'environ 400 habitants qui s'occupent de l'industrie du homard, de la pêche et d'agriculture. Le bateau *Connors Bros.* fait un voyage par semaine au quai de cet endroit, et les vaisseaux caboteurs y font environ 150 voyages par année, aller et retour. Le quai de Black's-Harbour a été construit en 1899 par le gouvernement provincial; il comprend un ouvrage en pilotis, de 106 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Ce quai est en bien mauvais état.

Le 24 janvier 1916, le ministère autorisa une dépense de $500 pour faire des réparations temporaires aux solives, au plancher, aux pièces de couronnement du quai, ainsi qu'aux liernes des pilotis. Ces réparations ne furent pas faites pendant l'exercice fiancier de 1915-16; mais quelques boulons et d'autres matériaux furent achetés au coût de $88.95.

BOUCTOUCHE (GRÈVE).

La grève de Boutouche, comté de Kent, a 6 ou 7 milles de longueur, et sépare le havre du détroit de Northumberland. L'entrée du havre est à l'extrémité sud de la barre. On se propose de creuser un chenal à travers l'extrémité nord de la barre afin de faire un passage entre le havre et les lieux de pêche et fournir un abri pour les bateaux de la rive extérieure. On a construit des brise-lames et des ouvrages de protection de chaque côté du chenal projeté, qui aura environ 950 pieds de longueur au niveau de l'eau haute et 40 pieds de largeur.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, tout le brise-lames sud et les ouvrages de protection, sur une longueur de 1,020 pieds, ont été lambrissés avec une palée en madriers de 3 pouces, et d'environ 14 pieds de longueur; on avait auparavant renouvelé 550 pieds linéaires des moises de 3 pouces et 150 pieds des moises de 6 x 6. qui étaient pourries. Un prolongement des ouvrages de protection du côté nord, qui avait été endommagé par les glaces, a été reconstruit sur une longueur de 40 pieds; de plus les espaces, en arrière des ouvrages de protection, 575 pieds du côté sud et 300 pieds du côté nord, ont été remplis avec des herbes marines et un peu de lest de pierre pour empêcher le sable de passer à travers. Un ouvrage de protection temporaire, de 157 pieds de longueur, construit avec des maîtres-pilotis, liaisonnés en arrière et assujettis ensemble avec des moises et lambrissé avec des madriers de 3 pouces, a été érigé pour boucher une brèche causée par une tempête le 29 septembre 1915 dans l'ouvrage de protection du côté du nord; 33 madriers de 3 pouces avaient été brisés près de l'extrémité intérieure du brise-lames nord; ces madriers ont été enlevés et l'ouverture fut réparée au moyen de deux moises et d'une palée en palplanches sur une longueur de 43 pieds.

On a travaillé à ces divers ouvrages depuis le 16 juin au 26 août, du 7 septembre au 23 octobre et du 11 au 23 novembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,535.57.

Dragage.

On a fait du dragage sur la grève de Boutouche pour ouvrir un canal entre les brise-lames et les ouvrages de protection déjà construits, de manière à procurer un havre de refuge aux bateaux de pêche et en même temps fournir un passage plus court aux vaisseaux qui partent du haut du port de Bouctouche pour se rendre sur les bancs de pêche.

Pour atteindre ce but il faudra draguer sur une longueur totale de 2,800 pieds, dont 1,200 pieds dans le canal proprement dit, et 1,600 pieds à travers la batture de la baie de Bouctouche, comme on appelle l'extrémité supérieure du havre de Bouctouche.

En 1911 et 1913, le canal a été creusé, mais plus tard il s'est rempli partiellement de sable à la suite d'une tempête.

En 1914, on a dragué sur toute la longueur de la baie et 600 pieds dans le canal. sur une largeur de 40 à 50 pieds et une profondeur de 3½ pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

On a continué ces tavaux en 1914, du 13 juillet au 24 novembre, l'ouvrage ayant été donné par contrat à M. Félix Michaud, qui mit en opération la drague *Excavator;* cette drague repassa dans les 600 pieds du canal et creusa le reste des 600 pieds jusqu'à 55 pieds de largeur et 3½ pieds de profondeur à l'eau basse.

Mais à la fin de septembre, une tempête très violente détruisit une partie considérable des ouvrages de protection et entraîna dans le canal une grande quantité de sable qui fut ensuite partiellement enlevé. Mais d'autres tempêtes étant survenues, le canal fut envahi de nouveau par le sable, de sorte qu'à la clôture de la saison il n'y eut plus qu'une profondeur de 2 à 3 pieds au-dessus de l'eau haute.

Le dragage total fait en 1915-16, représentait une quantité de 15,115·4 verges cubes, y compris 336·5 verges cubes qui furent d'abord jetées par-dessus bord. Le coût des travaux a été de $5,700.43, y compris $299.26 pour les frais d'inspection.

BOUCTOUCHE.

Le village de Bouctouche est à environ 18 milles au sud de Richibouctou, par terre. et 22 milles au nord de Shédiac.

Le quai public, de 300 pieds de longueur, en cet endroit, a été construit de 1884 à 1886.

On a travaillé à ce quai du 30 août au 11 septembre et du 21 au 25 septembre, en 1915. Six poteaux d'amarrage ont été renouvelés, et l'on a réparé sur une longueur de 25 pieds et 18 pieds 8 pouces de largeur le plancher et les solives dans la partie du quai près du rivage, le bois employé a été des madriers de 3 pouces.

Dépenses pendant l'année, $124.72.

HAVRE DE BOUCTOUCHE.

Dans les 5½ milles entre la ville de Bouctouche et l'entrée du havre sur le détroit de Northumberland, il y a trois battures, dont la plus nuisible se trouve à l'entrée. où un large banc de roche ne donne qu'une profondeur de 11 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Pendant la saison de 1913, la dérocheuse du gouvernement *Lobnitz* a travaillé sur se rocher, le brisant à une profondeur de 3 à 4 pieds sur une longueur de 1,085 pieds et une largeur de 122 pieds.

En 1915, la dérocheuse a continué son travail entre le 4 juin et le 20 juillet, elle a brisé du roc sur une superficie de 600 pieds de longueur par 122 pieds de largeur.

La drague du gouvernement *P.W.D. No. 13* a travaillé entre le 15 juin et le 15 novembre 1915 et enlevé du roc et du sable sur une étendue de 440 pieds par 50 pieds, et plus loin sur une autre étendue de 1,520 par 115 pieds, à une profondeur de 14 à 15

pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires; ce dragage et celui de l'année précédente ont complété l'enlèvement de la partie rocheuse de la tranchée. Pendant la dernière partie de la saison, lorsque la mer était trop orageuse pour draguer à l'entrée du havre, on a mis en opération la drague *P.W.D. No. 13* sur la batture du milieu, à 2¾ milles en aval du village pour creuser deux tranchées de 2,300 pieds de longueur à l'extrémité intérieure du havre, et de 550 pieds à l'extrémité extérieure sur une largeur de 40 pieds et à des profondeurs de 14 à 16 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Dans le centre de la batture, il reste à draguer une section de la batture, il reste à draguer une section de 1,200 pieds de longueur.

Le 15, le 16 et le 19 octobre, on a aussi enlevé un banc de sable en face des quais Irwing, à Bouctouche, d'une largeur d'environ 15 à 20 pieds, de manière à se procurer des bassins d'ancrage de 14 à 15 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées. Au quai Freezer et au quai du Moulin à scie, on a dragué respectivement 150 pieds et 250 pieds de longueur. La quantité des déblais enlevés, mesurée sur les chalands, a été d'après les rapports du capitaine de la drague, de 33,183 verges cubes à la batture extérieure ou batture de roc; de 24,024 verges cubes sur la batture du milieu, ou 23,555 verges cubes mesurées sur place; et de 2,297 verges cubes au quai Irwing. Sur la batture de roc, les déblais enlevés pendant les deux saisons se sont élevés à la quantité totale de 43,505 verges cubes, mesurées sur les chalands, contre 33,372·6 verges cubes, mesurées sur place.

BURNT-CHURCH.

Burnt-Church, comté de Northumberland, est un établissement dont les habitants s'occupent de l'agriculture, de la pêche et de l'industrie du bois. Il est situé sur la rive nord de la baie de Miramichi, à 22 milles au nord-est de Chatham. Le bateau de la *Miramichi Steam Navigation Co.* fait escale deux fois par jour en cet endroit, qui est beaucoup fréquenté pendant la belle saison.

En 1900-01, on a construit ici un quai public de 1,180 pieds de longueur.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, on a renouvelé tout le plancher des abords du quai avec des madriers de 3 pouces, à l'exception de la pile près du rivage, de 241 pieds de longueur, où les madriers ont été remplacés par un remplissage en terre avec une surface en gravier de 1 à 1½ pied d'épaisseur. Plusieurs pièces de bois des caissons ont été remises à neuf, entre autres 280 solives de plancher de 10 x 12 pouces, toutes les pièces de couronnement sur les piles et les travées. La tête du quai a été lambrissée sur les quatre faces avec des palplanches de bois créosoté, de 6 pouces d'épaisseur, posées à joints clos; la pile 23, de 20 x 40 pieds, contiguë à la tête du quai, a été lambrissée d'une manière analogue sur les deux côtés de l'extrémité intérieure; il en a été de même de la pile 22, de 20 x 20 pieds, sur les deux côtés et les bouts; et de la pile 21, de 20 x 20 pieds, sur les deux côtés et la moitié du bout extérieur. Les abords ou corps du quai ont 1,139 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et la tête du quai est de 40 x 60 pieds.

Les travaux ont été exécutés entre le 1er juillet et le 28 septembre, et du 15 octobre au 24 novembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $4,770.38.

CAMPBELLTON.

Quais en eau profonde.

Campbellton se trouve sur la rive sud de la rivière Restigouche, à 16 milles en amont de Dalhousie et à 6 milles en aval du point extrême du refoulement de la marée; c'est une station importante du chemin de fer Intercolonial et le terminus du chemin de fer International. C'est un port important d'où l'on expédie une quantité considérable de bois de charpente, et sa population augmente rapidement.

La rivière Restigouche coule avec un courant rapide jusqu'aux limites de la marée, 6 milles en amont de Campbellton; aux environs de Campbellton il s'accumule une grande quantité de vase et de terre d'alluvion à cause de la rencontre du courant de la rivière et de la marée. C'est pourquoi on est obligé de draguer chaque année en cet endroit pour garder le chenal de la rivière et les alentours des quais à la profondeur requise.

Aux quais en eau profonde, où des bassins d'amarrage, de 22 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, sont nécessaires pour garder en flotte les steamers qui viennent prendre leurs cargaisons de bois, la drague du ministère *St. Lawrence* ou *N° 2* a été mise en opération entre le 3 et 22 de septembre, et entre le 3 et le 5 novembre, pour creuser les bassins le long de la face intérieure des quais.

A partir de l'extrémité extérieure des quais, on a dragué jusqu'à 22 pieds de profondeur sur une longueur de 325 pieds; dans les 170 pieds suivants, on a atteint une profondeur de 20 pieds. La largeur de la tranchée draguée était de 40 à 80 pieds.

La quantité des déblais enlevés a été de 10,800 verges cubes, mesurées sur les chalands.

Quai du marché.

Entre le 23 et le 30 septembre, la drague du gouvernement *St. Lawrence* ou *N° 2* a été mise en opération en avant du quai du Marché, un quai public situé à 200 pieds en amont des quais en eau profonde.

Un lit ou bassin a été dragué sur une longueur de 200 pieds par 50 à 100 pieds de largeur avec des profondeurs de 15 à 17 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires; dans ces bassins il y avait primitivement de 9 à 12 pieds.

La quantité des déblais enlevés, consistant en vase et gravier, a été de 5,600 verges cubes, mesurées sur les chalands.

Quai de la Traverse.

Du 19 mai au 28 juin 1915, le côté ouest du quai de la Traverse, dans la cale, a été reconstruit en caisson de 2 à 6 rangs de pièces de hauteur par 5 pieds de largeur; on a lambrissé la façade sur une longueur de 123·8 pieds avec des madriers de 4 pouces, de 3 à 20 pieds de longueur; trois poteaux d'environ 8 pouces de diamètre ont été placés autour de l'angle extérieur.

Sur le côté est de la cale, on a lambrissé la façade, sur une longueur de 102·7 pieds, avec des madriers de 42 pouces, de 3 à 20 pieds de longueur, et 18 poteaux, d'environ 8 pouces de diamètre, ont été placés le long des 14 pieds extérieurs de cette façade, et 13 poteaux autour de l'angle extérieur. La longrine du sommet des caissons et le haut du lambrissage ont été peinturés avec deux couches de carbolineum.

Cet ouvrage a été nécessité pour réparer les dommages causés par l'incendie qui eut lieu à Campbellton en 1910.

Pendant l'exercice financier, on a dépensé la somme de $451.92. La moitié du coût des matériaux a été payée par la *Shives Lumber Co.* qui est propriétaire des quais formant les côtés de la cale de la traverse.

CAPE-BALD.

Cape-Bald, comté de Westmoreland, est le nom d'une région agricole très peuplée et d'un lieu de pêche, sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 14 milles à l'ouest de Shédiac.

La construction à l'entreprise par M. E. A. Waldberg, d'un brise-lames à Cape-Bald, a été commencée le 6 juin 1909; cet ouvrage, qui comprend un abord de 646 pieds de longueur et une tête de quai de 100·4 pieds de longueur à sa face extérieure, a été achevé presque entièrement vers la fin de 1910.

Cette construction est construite en caissons avec des façades en béton armé.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, on a érigé dix caissons de 11 pieds par 6 pieds par 4 à 5½ pieds de largeur, et vingt-cinq caissons de 11 pieds par 3½ pieds par 3 à 4½ pieds, en béton armé.

Les plus grands caissons, ainsi que quatre construits l'année dernière, ont été immergés le long des 55 pieds extérieurs de la face extérieure de l'abord, et le long de la face extérieure de la tête du quai. Les plus petits caissons ont été placés par-dessus les gros caissons posés l'année précédente le long de l'approche, et par-dessus sept des neuf caissons immergés, cette année, à l'extérieur de la tête du quai. Les gros caissons et l'espace étroit entre eux et la face primitive du brise-lames ont été remplis avec du lest, et les petits caissons supérieurs ont été remplis de lest et de béton, et toute leur surface a été finie en béton.

On a employé pour ces caissons 430 sacs de ciment, et pour le remplissage et le couronnement des petits caissons on a employé 375 sacs de ciment. On s'est servi de 282 verges cubes de lest pour remplir les caissons et les espaces entre eux et le brise-lames; 311 verges cubes de lest ont été aussi placées pour remplir quatre brèches dans le brise-lames, par lesquelles le lest avait été entraîné par la mer. Un scaphandrier et son équipage ont été employés pendant 25 jours pour niveler le fond et placer les caissons.

La bordure en béton sur la face intérieure du brise-lames a été renouvelée sur une longueur d'environ 80 pieds, par 1 pied de largeur et 1 pied de profondeur.

Le 27 septembre, une tempête emporta les madriers du plancher sur 250 pieds de l'approche et sur ⅓ de la surface de la tête du quai, et une quantité considérable de lest fut entraîné et déplacé dans plusieurs caissons. A la clôture de la saison de la navigation, les madriers ont été recueillis et replacés sur le brise-lames

Les travaux ont été exécutés entre le 29 mai et le 13 octobre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $3,605.69.

CARAQUET.

Caraquet est un village où l'industrie de la pêche est très florissante; il est situé à 42 milles à l'est de Bathurst.

En 1915-16, on a réparé la tête du quai que le gouvernement fédéral avait fait construire, en 1883-84, au bout du quai Young, construit par le gouvernement provincial. La face extérieure de ce prolongement, sur une longueur de 100 pieds, a été exhaussée de 1½ pied à cause du tassement qui s'était produit, et ensuite lambrissée avec une palée en pilotis ronds de 33 pieds de longueur, placés à joints clos. De plus, six défenses ont été enfoncées sur les angles du quai. Les faces des extrémités ont été nivelées au moyen de parements additionnels, et les pièces supérieures de la structure sur la façade sud ont été renouvelées. Onze traversines neuves et six poteaux d'amarrage ont été mis en place. L'extrémité est et le côté intérieur du quai ont été lambrissés avec des madriers de 4 pouces, enfoncés à 3 pieds de profondeur dans le fond vaseux: le lambrissage de l'extrémité ouest a été réparé. Le vieux plancher de madriers a été enlevé, on a ajouté dans la pile 143 verges cubes de lest et la surface du quai a été recouverte avec un lit de gravier de 4 pouces d'épaisseur.

L'ouvrage a été fait entre le 21 octobre et le 23 décembre, du 10 au 13 et du 27 au 28 janvier, et le 10 et 11 mars.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,314.65.

CHIPMAN.

Chipman, comté de Queen, est à la tête de la navigation sur la rivière au Saumon. Le bassin de virage en avait du quai de cet endroit et le chenal en aval étant devenus encombrés de sédiments d'alluvion, il a fallu faire du dragage pour remettre cette partie de la rivière à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

On a dragué le bassin sur une longueur approximative de 700 pieds par 160 pieds de largeur.

Le chenal a été dragué à partir du bassin en descendant le courant sur une longueur de 1,200 pieds par 75 pieds de largeur. La superficie du dragage a été d'environ d'un peu plus de 205,000 pieds carrés.

Les déblais enlevés consistaient en terre d'aluvion, sable, bran de scie et des copeaux, aussi du bois à la dérive ayant pris fond.

On a enlevé 9,933·8 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands.

Le prix du contrat a été de 27½ cents par verge cube, mesurée sur les chalands. Le montant total dû à l'entrepreneur était de $2,731.79.

Le dragage a été fait par la drague *New-Bunswick N° 1* de la *New-Brunswick Construction Co.*

L'ouvrage a été commencé le 24 juin et complété le 8 juillet 1915.

En 1912, la *New Brunswick Construction Co.* avait enlevé 12,399·5 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands, le dragage alors n'avait été fait seulement que dans le bassin en avant des quais, jusqu'à une une profodeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse. On peut conclure d'après cela que dans trois ou quatre ans il faudra de nouveau draguer au même endroit.

CHOCKFISH.

Chockfish, comté de Kent, est une petite colonie de pêcheurs et d'agriculteurs sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre Richibouctou et Bouctouche.

Les travaux en ce lieu ont consisté dans l'exécution de môles ou brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pourvus de murs de protection et d'un barrage pour fermer l'ancien chenal instable et tortueux. Grâce à ces travaux, la profondeur de l'eau a été augmentée et une entrée facile s'offre maintenant à la navigation pour pénétrer dans un havre sûr et commode.

Entre le 1er septembre et le 30 novembre 1915, on a lambrissé à joints clos, avec des madriers créosotés, de 4 pouces, 230 pieds de la face intérieure du brise-lames nord, et 150 pieds de la face intérieure du brise-lames sud en cet endroit.

Dépenses pendant l'exercice financier, $691.25.

CHOCOLATE-COVE.

Chocolate-Cove, comté de Charlotte, situé au sud-est de Deer Island, est à 2 milles de Leonardville et 2½ milles de Cumming's Cove, où sont les quais construits par le ministère. La population de cet établissement est d'environ 125 habitants qui s'occupent essentiellement de la pêche.

En 1914, le ministère a fait construire un prolongement au quai bâti par le gouvernement provincial, consistant en un abord en pilotis de 310 pieds de longueur, et d'une tête de quai en caisson de 40 x 60 pieds.

En 1915-16, le gouvernement provincial a transféré ce quai au gouvernement fédéral.

On a alors démoli la vieille approche du quai et on l'a reconstruite en pilotis sur une longueur de 161 pieds de longueur par 22 pieds de largeur. Cette approche relie le quai neuf avec le rivage.

Les travaux ont été commencés le 17 mai et complétés en septembre 1915. On y a travaillé pendant les mois de mai, juillet, août et septembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,648.36.

COCAGNE.

Cocagne est un village habité par des pêcheurs et des cultivateurs; il est situé sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin entre Bouctouche et Shédiac.

En 1915-16, deux grues de 18 pieds de hauteur, en acier de 3 pouces, ont été placées sur le vieux quai construit par le ministère de 1881 à 1883, près du pont public de Cocagne.

On a travaillé à cet ouvrage, le 11 et 26 juillet et le 3 août.

Dépenses pendant l'exercice financier, $81.01.

Quai de l'Eglise.

En février et mars 1915, un petit quai a été construit près de l'église de Cocagne, à 1 mille environ au nord du village proprement dit, à l'endroit le plus convenable pour les pêcheurs et servant de place d'accostage à un grand nombre de vaisseaux.

Entre le 1er et le 4 septembre et le 22 et le 24 novembre 1915, une cale a été taillée dans la tête du qùai et finie avec un escalier de 6 marches, et des parements en madriers; deux palans de 18 pieds de longueur, en pièces d'acier de 3 pouces, ont été installés sur le quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $91.45.

COCAGNE (BATTURE).

La batture de Cocagne est un établissement de pêche situé à l'extrémité nord du havre de Cocagne, dans le comté de Kent, de 5 à 6 milles au nord du village de Cocagne et 10 milles au sud-est de Bouctouche.

Les bateaux de cette localité avaient coutume de traverser de grandes battures plates, presque à sec à l'eau basse, gisant entre un bassin près du rivage et l'eau profonde du détroit de Northumberland.

Il y a quleques années, les habitants de l'endroit avaient à leurs frais creusé un chenal étroit à travers ces battures; ce chenal est encore utilisé actuellement.

Entre le 14 octobre et le 19 novembre 1915, on a fait à la journée du dragage avec une petite drague, du type *orange peel,* appartenant à la société d'agriculture locale. Une tranchée de 1,700 pieds de longueur par 20 à 30 pieds de largeur, a été creusée dans cette batture avec des profondeurs de 2½ à 3 pieds à l'eau basse des grandes marées. La quantité des déblais enlevés a été de 3,130 verges cubes, mesurées sur les chalands, au coût de $1,153.10, ou à raison de 36·8 cents par verge cube.

DALHOUSIE.

Dalhousie est situé à la tête de la baie des Chaleurs et à l'embouchure de la rivière Restigouche, 16 milles en aval de Campbellton. Il y a à Dalhousie une population de 1,650 habitants, et c'est un port important où il s'expédie une grande quantité de bois de commerce.

En 1915-16, on a enlevé le plancher de la pile qui relie le quai en eau profonde avec le quai original en ballast; deux rangs de pièces de bois rond ont été ajoutés sur le sommet de cette structure sur une longueur d'environ 100 pieds, le long de la face extérieure; des solives additionnelles ont été placées à l'intérieur sur une largeur de 25 à 40 pieds; un plancher neuf en madriers de 4 pouces a été posé sur une surface couvrant 245 pieds de longueur et 24 à 75 pieds de largeur. Le long de la façade extérieure, sur une longueur de 225 pieds, on a placé un nouveau couronnement en pièces de 10 x 10 pouces; cinq pilotis brisés ont été remplacés à l'extérieur de la façade. On a badigeonné avec du carbolineum le couronnement, les poteaux d'amarrage et les sommets des solives. Le hangar à marchandise a été peinturé. Sur le côté extérieur de l'extrémité supérieure du quai en eau profonde, on a posé un lambrissage en pièces de merisier, de 6 pouces par 30 pieds de longueur, pour protéger les parements contre l'action des glaces; on a aussi fait d'autres réparations générales moins importantes.

Les travaux ont été exécutés entre le 7 mai et le 19 juin et entre le 27 juillet et le 2 septembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,809.44.

DIPPER-HARBOUR.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1914.)

Dipper-Harbour, comté de Saint-Jean, est un établissement de pêche situé dans la baie de Fundy, à 20 milles à l'ouest de Saint-Jean.

En 1915-16, on a renouvelé une partie des défenses au quai de cet endroit; les pièces de parement ont été reboulonnées; 7,868 pieds, m.p., de madriers ont été employés pour renouveler le plancher. Les travaux ont été exécutés dans le cours du mois de juillet 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $403.95.

DORCHESTER.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Dorchester est le chef-lieu du comté de Westmoreland; c'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, à 27 milles à l'est de Moncton.

Le 19 avril 1915, on a continué la reconstruction et l'agrandissement du vieux quai du chemin de fer, et le contrat a été complété le 16 septembre.

La vieille façade du quai a été démolie sur une largeur de 10 pieds par environ 19 pieds de profondeur, et on l'a reconstruite avec une largeur de 16 pieds au fond et de 24·5 pieds au sommet, où elle empiète sur la section inférieure du vieux quai, et a une hauteur de 32½ pieds, sur une longueur de 201·7 pieds. En avant du quai, on a creusé et nivelé le fond vaseux à une élévation de 29 pieds au-dessous du niveau de la grande marée pour faire un lit pour les vaisseaux, de 246 pieds de longueur par 50 pieds de largeur; le long du côté extérieur un mur de soutènement a été construit en caissons.

Entre le 19 et le 30 juin, et pendant 13 jours du mois de juillet 1915, on a fait des travaux à la journée, consistant à enlever la vase accumulée dans le lit en avant du quai construit par le ministère; on a ainsi creusé sur une longueur de 190 pieds par 18 à 20 pieds de largeur et une profondeur de 3 pieds. De plus un lit pour les chalands a été creusé en dedans de ce quai sur une longueur de 70 pieds, par 15 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur; on a aussi creusé un lit pour les chalands à l'extrémité supérieure du vieux quai du chemin de fer, sur une longueur de 90 pieds par 22 pieds de largeur et de 4 pieds à 1 pied de profondeur; en dehors de ces bassins un mur de soutènement a été construit en caissons. Sur le vieux quai construit par le ministère, on a réparé le plancher avec des madriers de 2 pouces, sur une lisière de 80 x 10 pieds.

En 1915-16, il a été dépensé $13,588.03, dont $12,880.50 par contrat et $300.53 par de l'ouvrage à la journée, y compris $407 pour l'inspection des travaux.

DOUGLAS-HARBOUR.

Douglas-Harbour, comté de Queen, est situé sur la rive nord du lac Grand, et est le centre d'un district agricole considérable.

Le but du dragage dans ce havre a été de faire un bassin en avant du quai, d'une étendue approximative de 270 pieds de largeur par 340 pieds de longueur. On a commencé cet ouvrage en 1914 et il a été complété pendant la présente saison. Cette année on a dragué une tranchée de 100 pieds de largeur par 400 pieds de longueur sur le côté est du bassin. La superficie draguée pendant la présente saison a été d'environ 40,000 pieds carrés.

Les déblais enlevés consistèrent en terre d'alluvion et de sable; ils comprirent: 5,344·7 verges cubes, mesurées sur place (56·7 étant en dehors des limites). L'équivalent de cette quantité de déblais, mesurée sur les chalands, est de 5,688·7, donnant un facteur d'expansion de 6 pour 100.

Le prix du contrat a été de 35 cents par verge. Les entrepreneurs avaient droit à un parement de 5,288 verges, représentant la somme de $1,850.80.

Le dragage a été fait par la drague *Tantawanda* de la *St. John River Dredging and Construction Co.*

Les travaux ont été commencés le 3 juin et complétés le 10 juin 1915.

On s'attend à ce qu'il ne se fasse aucun remplissage dans ce bassin, ou que très peu.

DOUGLASTOWN.

Douglastown, comté de Northumberland, est un village situé sur le côté nord de la rivière Miramichi, de 1 à 2 milles en haut de Chatham et de 3 à 4 milles en bas de New-Castle.

Entre le 13 juillet et le 26 août 1915, on a dragué dans le bassin en eau profonde, au quai de la *Miramichi Lumber Co.* L'ouvrage a été fait par la drague *Fowlie,* sans contrat avec M. F. A. Fowlie.

On a dragué sur une étendue d'environ 600 pieds de longueur par 50 à 70 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

La quantité de déblais enlevés a été de 8,501 verges cubes, mesurées sur les chalands.

Dépenses, $3,091.35, y compris $116.00 pour l'inspection.

DURHAM.

Le quai public de Durham a été construit en 1905-06; il est situé dans la Baie des Chaleurs près de l'extrémité est de la rivière Restigouche.

Vers la fin de l'exercice financier de 1914-15, les côtés du quai ont été exhaussés d'environ 25 pouces, avec deux rangs de pièces de bois carré, placés sur le vieux couronnement. Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916, on a continué à exhausser le niveau du quai, qui était constamment couvert de bois à la dérive et d'herbes marines, après chaque tempête. Dans 350 pieds intérieurs du quai, le vieux plancher, qui était tout usé et détérioré, a été enlevé et remplacé par un remplissage de 2 à 3 pieds de pierre avec une surface en gravier; on a ainsi exhaussé de 20 à 25 pouces le niveau du quai. De plus, on a recouvert le vieux plancher d'ailleurs avec environ 20 pouces de pierre et de gravier, et à l'extrémité extérieure de l'abord du quai on a fini l'ouvrage avec un plan incliné, de 11 pieds de largeur par 6½ pieds de longueur, descendant jusqu'au niveau de la tête du quai; 200 défenses neuves, de 10" x 10" x 12 pieds, ont été placées le long des côtes.

Le 27 septembre, une tempête a dérangé une partie du pavage en gravier et on l'a recouvert avec 44½ verges cubes de pierre et de gravier additionnels.

Les travaux ont été exécutés entre le 29 mai et le 15 septembre, et entre le 26 octobre et le 3 novembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,028.99.

DYKEMAN'S-SHOAL (BATTURE DE).

La batture de Dykeman, comté de Queen, est située dans la rivière St-Jean, entre les quais Gerow et Hampstead, à 33 milles environ de St-Jean et 51 milles de Fredericton.

Le but du dragage fait en cet endroit est d'améliorer l'entrée au quai de Hampstead.

Une étendue triangulaire, ayant une base de 64 pieds et une hauteur de 123 pieds, a été draguée jusqu'à 11 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. La superficie totale draguée a été d'environ 394,000 pieds carrés.

Pendant la saison de 1914, un chenal de 1,715 pieds de longueur par 150 pieds de largeur a été creusé à travers cette batture jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse.

On a enlevé, d'après le rapport du capitaine de la drague, 44,238 verges cubes de sable et de terre d'alluvion, mesurées sur place. Le mesurage fait après le dragage a donné la quantité de 33,045 verges cubes de déblais. Les travaux ont été exécutés par la drague *N° 12* du ministère, qui a été mise en opération du 4 juin au 25 août 1915.

Il se produira probablement du remplissage dans ce chenal, mais non rapidement. Comme on n'a pas gardé un registre des arpentages ou dragages qui ont pu être faits auparavant en cet endroit, on ne peut pas estimer combien de temps durera l'efficacité de ces améliorations.

FAIRHAVEN.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Fairhaven, Deer-Island, comté de Charlotte, est situé à 7 milles de St-Andrews; c'est un établissement de pêcheurs bien abrité et un port d'escale pour les malles.

En 1915-16, le quai, construit en cet endroit par le gouvernement provincial, a été transféré au gouvernement fédéral. Le ponton de la cale flottante, coulé pendant une tempête, a été renfloué au moyen de pompes et réparé le 14 février 1916.

Dépenses pendant l'exercice financier, $10.40.

FRENCH-LAKE.

French-Lake, comté de Sunbury, est un des nombreux lacs et cours d'eau qui se déchargent du nord dans Grand Lake.

La rive est du lac est un district où la récolte des fruits est florissante, et d'où l'on expédie annuellement une quantité considérable de bois de commerce.

Le but du dragage en cet endroit est de faire un chenal, de 75 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur à l'eau basse, à travers la partie inférieure du lac pour arriver à la rivière St-Jean par le lac Maquapit. On a dragué ce chenal sur une longueur de 2,910 pieds, formant une superficie draguée d'environ de 94,000 pieds carrés. Les déblais étaient du sable et de la vase; il en a été enlevé 13,579·5 verges cubes, mesurées sur place, desquelles 11,119·9 verges étaient dans les limites et les profondeurs autorisées. Ces déblais mesurés sur les chalands équivalaient à 15,738·2 verges, ce qui donnait un facteur d'expansion de 16 pour 100. Le prix du contrat a été à raison de 20 cents par verge. Les travaux ont été exécutés par la drague *Tantwanta,* de la *New Brunswick Construction Co.*

Le dragage a été commencé le 20 mai et terminé le 4 octobre 1915.

C'est le premier dragage fait à cette place et l'on a peu de renseignements sur lesquels on peut se baser pour estimer l'efficacité de l'ouvrage. Il semble cependant que ce chenal n'aura pas besoin d'être dragué pour bien longtemps.

GRANDE-ANSE.

Grande-Anse est située sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 28 milles au nord-est de Bathurst. C'est un établissement de cultivateurs et de pêcheurs formant une population de 800 habitants; il y a en cet endroit une station du chemin de fer Caraquet.

En 1876, on a commencé dans ce village un brise-lames pour donner un havre de refuge aux bateaux de pêche.

Le 20 novembre 1914, la tête de ce brise-lames a été sérieusement avariée par une forte tempête. Le plancher, les solives et une partie du rang supérieur des pièces de bois rond ont été emportés sur une longueur d'environ 214 pieds, ainsi que toute la façade intérieure du côté ouest sur une longueur de 106 pieds, jusqu'au niveau de l'eau basse. Dans les 112 pieds du côté est, la plus grande partie de la façade en talus et toutes les pièces de parement de la superstructure ont été emportées.

Entre le 7 juillet et le 7 août et entre le 17 août et le 30 septembre, on a fait des réparations. Les parements ont été reconstruits en même temps que 3 ou 4 rangs des

pièces intérieures; le brise-lames a été rempli de nouveau lest; des solives neuves ont été posées, prêtes à recevoir le plancher, et l'on a lambrissé en bois dur environ 50 pieds de la façade extérieure en talus.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,000.

GRAND-LAKE, COMTÉ DE QUEEN.

L'embouchure du lac est traversée par une batture formée de dépôts de sédiments apportés par le flux des marées. On a fait du dragage afin de percer un chenal à travers cette batture.

L'ouvrage entrepris consiste à draguer un chenal de 150 pieds de largeur par 9 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse, sur une longueur approximative de 9,400 pieds. Une partie de cette étendue a été déjà draguée jusqu'à la profondeur requise. La superficie du dragage réel à faire était de 586,000 pieds carrés. Pendant la saison de 1915, on a dragué environ 357,000 pieds de cette superficie jusqu'à 9 pieds au-dessous de l'eau basse, sur une largeur de 70 pieds dans la partie la plus étroite, et traversant complètement la batture. On estime qu'il reste à enlever 18,286·5 verges de déblais, mesurées sur place.

La quantité des déblais enlevés, composés de terre d'alluvion, sable, bran de scie. etc., a été de 70,255 verges cubes, mesurées sur place, dont 53,694·6 verges dans les limites des lignes et profondeurs requises. La quantité correspondante mesurée sur chalands a été de 59,097·2 verges, ce qui donne un facteur d'expansion de ·16 pour 100.

On explique cette différence par la disparition des matières végétales légères qui se trouvent dans la batture et qui sont entraînées par le fort courant aussitôt qu'elles sont mises en mouvement par le dragage.

Le prix du contrat a été à raison de 14½ cents par verge, mesurée sur place, et le montant dû à l'entrepreneur pour le dragage fait en 1915 a été de $7,785.72.

L'entrepreneur était L. W. Nickerson et l'ouvrage a été fait par les dragues *New Brunswick No. 1* et *Tantawanta.*

Les travaux ont été commencés le 6 septembre et suspendus le 17 novembre 1915.

Les derniers travaux de dragage faits en cet endroit ont été exécutés apparemment en 1902, lorsqu'on a creusé un chenal de 75 pieds de largeur jusqu'à 10 pieds de profondeur. On peut conclure de là qu'il faudra probablement draguer de nouveau dans 10 ou 12 ans.

GREAT-SALMON-RIVER.

Great-Salmon-River, comté de Saint-Jean, est une petite crique dans laquelle entre la marée; elle est située à 8 milles à l'est de Quaco, et 43 milles à l'est de Saint-Jean. Il s'expédie du bois de cet endroit. Les grandes marées montent de 30 pieds. Le prolongement de la grève sur le côté ouest forme un petit havre qui assèche à marée basse, et il ne reste alors qu'un chenal étroit pour y entrer. Afin de garder ce chenal ouvert, on a construit sur les deux côtés des brise-lames de 372 et 316 pieds de longueur, respectivement.

En 1915-16, cinq poteaux d'amarrage ont été renouvelés sur le brise-lames ouest; quatre de ces poteaux avaient été brisés, pendant une tempête, par une barge qui y était amarrée.

Dépenses pendant l'exercice financier, $97.94.

GRIMROSS (CANAL).

Le canal Grimross, comté de Queen, se trouve sur la route des steamers qui font le trajet entre Saint-Jean et Fredericton; il est situé à 49 milles de Saint-Jean et 35 milles de Fredericton.

Le dragage que l'on fait en cet endroit est pour compléter celui qui avait été commencé en 1914. Cette année, une lisière, de 430 pieds de longueur par environ 40 pieds de largeur, a été draguée jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse. Les travaux ont été commencés en 1914 avec la drague *N° 12* du ministère, et le côté ouest du canal a été dragué jusqu'à 9·5 pieds au-dessous de l'eau basse. Vu la nature du fond d'argile qui était très dure, on a ôté la drague *N° 12* de cet endroit, et le côté est de la tranchée a été draguée par contrat, jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les déblais enlevés consistaient en argile et roches.

En 1915, la quantité de déblais enlevés a été de 5,201·5 verges cubes, dont 4,946·6 étaient dans les limites et les profondeurs autorisées. La quantité correspondante mesurée sur les chalands est de 5,305·3 verges, ce qui donne un facteur d'expansion de 2 pour 100.

Le prix du contrat a été à raison de 21½ cents par verge cube; le montant total dû à l'entrepreneur était de $1,063.32.

L'entrepreneur a été la *New Brunswick Construction Co.* et l'ouvrage a été fait par la drague *New Brunswick N° 1.*

Les travaux commencés le 9 juin ont été complétés le 16 juin 1915.

On s'attend à ce qu'il ne se fasse pas de remplissage appréciable dans ce canal.

LEONARDVILLE.

Leonardville est une station de pêche située sur le côté est de Deer-Island (laquelle fait partie du comté de Charlotte), à 3 milles de Lord's-Cove et 2 milles de Charlotte-Cove. L'établissement possède trente bateaux pour la pêche de la sardine, ces vaisseaux ont un tirant de 8 à 12 pieds. Il y a environ 60 familles qui habitent autour de cette place.

En 1909-10, le ministère a fait construire en cet endroit un quai d'une longueur totale de 303 pieds, consistant en une partie en chevalets, de 143 pieds de longueur par 24 pieds de largeur; une autre partie en pilotis, de 120 pieds de longueur; et une tête de quai en caisson, de 60 x 40 pieds.

En 1913-14, une cale flottante a été construite; elle consiste en un chaland de 17 x 30 pieds et d'une travée de 45 pieds de longueur par 6 pieds de largeur.

En mars 1916, on a réparé la cale flottante, dont le ponton s'était détaché pendant une tempête.

Dépenses pendant l'exercice financier, $7.48.

LITTLE-BLACK-RIVER (PETITE RIVIÈRE NOIRE).

La petite rivière Noire, comté de Northumberland, se jette dans la rivière Noire principale à 2 milles environ en haut de son embouchure, sur le côté sud de la baie de Miramichi et à 18 milles de Chatham.

Entre le 26 octobre et le 15 novembre, du dragage a été fait avec la drague *Fowlie*, sous contrat avec M. W. B. Macdonald, pour faire une tranchée de 600 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, afin de prolonger le chenal de la rivière jusqu'à un quai situé sur la rive sud et creuser un bassin de virage d'environ 50 pieds carrés en avant du quai; on devait aussi draguer pour couper la pointe d'un détour brusque dans le chenal à ½ mille en aval du quai; à cet endroit on a fait une tranchée d'environ 200 pieds de longueur par une largeur moyenne de 25 pieds.

Le dragage a été fait jusqu'à 2 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires. On a enlevé 2,956·1 verges cubes de déblais, mesurées sur place.

Dépenses des travaux, $936.30, y compris $49.37 pour l'inspection.

LITTLE-DIPPER-HARBOUR.

Little-Dipper-Harbour, comté de St-Jean, est un établissement de pêche situé à 20 milles au sud-ouest de St-Jean, et 1½ mille par eau de Chance-Harbour.

En 1914, le ministère a fait construire un brise-lames en cet endroit, à partir de Crow-Island, pour protéger les résidences des pêcheurs et la crique contre les grosses mers pendant les tempêtes. Cet ouvrage comprend une structure en caissons construits en bois rond, remplis solidement de lest, d'une longueur de 454 pieds par 24 pieds de largeur au sommet.

En 1915-16, une route, de 150 pieds de longueur, a été construite pour relier le chemin public au brise-lames. Cet ouvrage a été fait en juin 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $111.72.

LORD'S-COVE.

Cet endroit est une petite station de pêche, à Deer-Island (comté de Charlotte), et un point d'arrêt pour les bateaux faisant le service entre St-Stephens, St-Andrews, Eastport et d'autres points sur la baie de Passamaquoddy. Le ministère y a commencé, en 1900-01, la construction d'un quai, complétée en 1903-04, pour offrir des facilités aux bateaux. C'est un ouvrage en chevalets et pilotis, de 328 pieds de longueur et 21 pieds de largeur, avec une tête de quai de 50 x 40 pieds, baignant dans 29 pieds d'eau, à mer haute. L'abord en pierre a 28 pieds de longueur.

En 1915-16, la cale mobile a été reconstruite; les poteaux d'amarrage ont été renouvelés et l'échelle de fer a été prolongée au débarcadère inférieur. Les travaux ont été commencés le 22 juin et complétés le 23 julliet 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $497.87.

LOWER-CARAQUET.

Lower-Caraquet est une station de pêche située à 7 milles environ de Caraquet. Le quai, en cet endroit, qui a 2,602 pieds de longueur, a été construit en 1909-10.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, des madriers de 2 pouces ont été posés sur le vieux plancher de l'abord du quai, couvrant une lisière de 9 pieds de largeur par 2,500 pieds de longueur. Près du rivage, un caisson en pente, de 22 x 16 pieds, a été construit sur le côté est de l'extrémité intérieure du quai.

Les travaux ont été exécutés entre le 1er et le 23 juillet et le 4 et le 19 août.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,266.75.

LOWER-SAINT-LOUIS, OU LA RIVIÈRE SAINT-LOUIS (en bas).

La rivière Saint-Louis se jette dans le détroit de Northumberland, à 7 milles environ au nord de Richibouctou.

A l'intérieur de l'entrée se trouve une large lagune peu profonde, à l'exception du chenal tortueux de la rivière.

On a fait du dragage, pendant les quatre dernières années, pour creuser une tranchée de 40 pieds de largeur par 3 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à travers les battures, pour former un chenal droit permettant aux bateaux de pêche d'entrer directement dans la rivière proprement dite.

En 1915, la tranchée a été prolongée de 500 pieds ou jusqu'à la ligne de 3 pieds à l'extrémité intérieure. On a aussi dragué plusieurs sections étroites et peu creuses des tranchées creusées pendant les saisons précédentes. La tranchée a actuellement une longueur totale de 5,000 pieds par 30 à 40 pieds de largeur avec une profondeur générale de 2·5 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à l'exception d'un à deux endroits où il n'y a que 2 pieds de profondeur. Le chenal est en ligne avec les phares du goulet St-Louis, à l'exception des 1,000 pieds intérieurs qui sont en ligne avec le

chenal supérieur de la rivière, et font un angle de 40° avec la première partie du chenal.

En 1915, 4,219 verges cubes de vase et de sable ont été enlevées à raison de 23·5 cents par verge cube.

Les travaux ont été exécutés entre le 26 juillet et le 23 août, et entre le 13 septembre et le 2 octobre, au moyen d'une petite drague du type *orange peel*, la *St. Louis Star;* cette drague avait été louée à raison de $13.00 par jour, y compris les gages du mécanicien, le coût de la gazoline et l'huile.

Dépenses pendant l'exercice de 1915-16, $995.05.

MCCLURE.

McClure, comté de Queen, est situé sur la Salmon-River, à 2 milles en aval de Chipman. A la suite d'un amoncellement des glaces en cet endroit, il s'est formé une batture dangereuse et l'on a fait du dragage pour percer un chenal, de 9 pieds de profondeur par 75 pieds de largeur, et 1,740 pieds de longueur à travers cette batture. La superficie draguée a été de 75,000 pieds carrés approximativement.

On a enlevé 5,156·4 verges de déblais, formés de terre d'alluvion, de sable et de gravier, mesurées sur les chalands. Le contrat de l'entreprise a été passé à raison de 27½ cents par verge cube, et le montant dû à l'entrepreneur a été de $1,418.01.

Le contrat a été exécuté par la *New Brunswick Construction Co.,* et le dragage a été fait par les dragues *Tantawanta* et *New Brunswick N° 1.*

L'ouvrage a été commencé le 29 juin et terminé le 19 juillet 1915.

Dans les conditions ordinaires, il est probable que ce chenal se remplira graduellement; mais l'amoncellement des glaces dans cet endroit de la rivière peut occasionner la formation d'une batture dangereuse en aucun temps. C'est pourquoi il est impossible de prédire combien de temps le chenal restera ouvert.

MAQUAPIT-LAKE (LAC MAQUAPIT).

Le lac Maquapit, situé dans les comtés de Queen et de Sunbury, forme partie d'une série de lacs et de cours d'eau qui se déchargent du nord dans le lac Grand. Il se trouve entre les lacs French et Grand.

Le but du dragage fait en cet endroit a été de former un chenal, de 75 pieds de largeur par 7 pieds de profondeur à l'eau basse, à travers la batture qui existe à l'extrémité supérieure du lac. Cet ouvrage fait partie du projet à présent réalisé de fournir une route navigable, de 7 pieds de profondeur, depuis le lac French jusqu'à la rivière Saint-Jean. La longueur totale du chenal ainsi draguée a été de 2,755 pieds, donnant une superficie approximative de 208,000 pieds carrés.

Les travaux exécutés, cette année, dans les lacs Maquapit et French complètent le projet commencé, il y a quelques années, de faire un chenal de 75 pieds par 7 pieds à l'eau basse, depuis la tête du lac French jusqu'au lac Grand.

On a enlevé 46,715·6 verges cubes de sable et d'argile, mesurées sur place, dont 44,020·7 verges étaient dans les lignes et les niveaux autorisés.

Le prix du contrat était à raison de 20 cents par verge; les montants dus à l'entrepreneur ont donc été de $8,804.14. Le contrat fut adjugé à la *New Brunswick Construction Co.* et l'ouvrage a été fait par les dragues *New Brunswick No. 1* et *Tantawanta.*

Le dragage a été commencé le 26 avril et fini le 14 juillet 1915.

On s'attend à ce que le chenal n'aura pas besoin d'être dragué une deuxième fois pour un grand nombre d'années.

MARTIN'S-HEAD.

Martin's Head, comté de Saint-Jean, est situé à l'embouchure de la rivière Quiddy, sur la rive nord de la baie de Fundy, 12 milles à l'est de la rivière Great-Salmon. Il

s'expédie annuellement de cette place environ quatre millions de pieds de bois de construction et deux mille cordes de bois de pulpe.

En 1914-15, un ouvrage de protection a été construit pour empêcher le quai de la *Prejepscot Paper Company* d'être envahi par les vagues poussées par le vent d'est. La compagnie a fourni gratuitement tout le bois nécessaire aux travaux. On a construit un éperon en bois avec des pilotis, lambrissé sur une longueur de 150 pieds, et on a mis en place des chevalets de pilotis ayant une palée de pilotis jointifs sur le côté de la mer, sur une longueur de 275 pieds.

En 1915-16, cet ouvrage de protection a été prolongé de 260 pieds, et la *Prejepscot Paper Company* a fourni le bois, comme l'année précédente. Les travaux ont consisté en chevalets de 5 pilotis chacun, munis de chapeaux et renforcés de liernes; du côté du large la palée a été construite en pilotis jointifs. L'ouvrage a été fait entre le 1er juin et le mois de septembre 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $3,223.61.

NEGUAC.

Neguac est situé sur le côté nord de la baie de Miramichi, à 27 milles au nord-est de Chatham. Le quai public, construit par le ministère en 1892 et 1894, est le terminus de la route que le steamer fait chaque jour sur la rivière.

Du 29 juillet au 6 août 1915, on a réparé la travée de 40 pieds qui relie le bout intérieur du quai au rivage; cette travée était devenue dans un état dangereux. Une poutre neuve a été placée sur un côté et le couronnement a été renouvelé sur toute la longueur des 40 pieds. Dans le plancher du quai, quelques madriers détériorés ont été réparés.

Dépenses pendant l'exercice financier, $46.81.

OAK-POINT.

Oak-Point, comté de Northumberland, est un village situé sur le côté nord de la rivière Miramichi, à 12 milles en aval de Chatham. Le quai public en cet endroit a été construit en 1907 et 1908; il a 481 pieds de longueur.

En 1915-16, on a réparé le plancher du quai et des abords, depuis le rivage, sur le côté ouest; environ 2,700 pieds, m.p., de madriers de 4 pouces ont été employés pour ces travaux de réparation.

L'ouvrage a été fait entre le 22 et le 26 juin et les 23 et 24 novembre.

Dépenses pendant l'exercice financier, $81.61.

OROMOCTO (BATTURES).

Oromocto, comté de Sunbury, est situé sur la rivière Saint-Jean, à 12 milles environ en bas de Fredericton. Les battures d'Oromocto s'étendent sur une distance de 5 milles du chenal et constituent principalement l'obstruction la plus sérieuse et la plus persistante à la navigation entre Saint-Jean et Fredericton.

En cet endroit, l'eau de la marée montante se répand rapidement et la rapidité du courant se trouve ainsi beaucoup diminuée. Les sédiments apportés jusque là par des courants très forts s'y déposent grâce au ralentissement du flot, et ainsi se forment les battures. A l'étiage de la marée, la rivière transporte peu ou point de sédiments, et les courants sur les battures sont plus forts qu'ils le sont plus haut, et comme résultat, les dépôts d'alluvion se désagrègent sur ces battures pendant la marée basse.

Depuis 1872, le ministère, en différents temps, a fait draguer sur les battures d'Oromocto, et les rapports démontrent qu'on y a enlevé environ 500,000 verges cubes de déblais, mesurées en grande partie sur les chalands. A cause de l'accumulation constante de dépôts d'alluvion, la navigation n'a été que très peu améliorée d'une manière permanente. Encore aujourd'hui, il reste à draguer environ 200,000 verges cubes de

déblais, mesurées sur place, pour avoir un chenal de 150 pieds de largeur par 11 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse.

Pendant la dernière saison, le chenal principal a été dragué sur une longueur de 1,900 pieds par 150 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 11 pieds au-dessous de l'eau basse. On a aussi dragué sur une petite distance en dehors de ce chenal.

D'après les rapports du capitaine de la drague, 42,224 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ont été enlevées, tandis que l'arpentage des lieux, malheureusement incomplété, démontre que l'on en a enlevé que 27,217 verges cubes. Cette différence est probablement due à ce que dans le laps de temps écoulé entre le dragage et l'arpentage il s'est fait des dépôts de sédiments, et aussi à la méthode de mesurer la profondeur du dragage.

L'ouvrage a été fait par la drague *N° 12* du ministère. Le dragage a été commencé le 8 août et suspendu le 11 novembre. D'après l'expérience du passé, il paraît peu probable que l'amélioration puisse avoir un résultat permanent.

PARTRIDGE-ISLAND.

Quai au niveau de l'eau basse.

Partridge-Island est située à l'entrée du port de Saint-Jean, où se trouvent une station de quarantaine et un phare et actuellement un poste militaire. Le quai du gouvernement, à Partridge-Island, est formé de deux ailes en caissons à parements jointifs, de 120 et 160 pieds de longueur, respectivement; entre ces ailes l'espace est rempli de pierres. Ce quai a été construit en 1910 pour le service de la quarantaine.

En mars 1916, on a acheté une certaine quantité de bois pour réparer et améliorer le débarcadère au niveau de l'eau basse. Ce débarcadère sert à l'accostage des vaisseaux-remorqueurs qui transportent les soldats à Partridge-Island ou les ramènent de cet endroit. Il a été considérablement endommagé en partie par un bateau et en partie par une tempête.

Dépenses pendant l'exercice financier, $248.99.

Conduites d'eau.

En 1905-06, un tuyau de 6 pouces, en fer forgé, fut placé à travers le chenal ouest du port de St-Jean, entre le Fort-Dufferin et Partridge-Island, pour fournir de l'eau potable aux édifices situés sur l'île. Ce tuyau fut endommagé et réparé plusieurs fois, et finalement dut être abandonné. En 1913-14, un contrat a été adjugé pour fournir et livrer 3,300 pieds linéaires d'un nouveau tuyau, de 4 pouces, consistant en tubes de cuivre flexible. On a commencé la pose de ce tuyau dans une tranchée draguée spécialement à cette fin, et on l'a complétée en 1914.

Le 2 septembre 1915, le tuyau a été coupé en deux par l'ancre d'un vaisseau. Les deux bouts du tuyau furent répérés et marqués avec une bouée, et le 20 du même mois, une longueur de tuyau de 36 pieds a été raccordée au tuyau dans la tranchée. Des essais ont démontré que l'ouvrage avait été fait d'une manière satisfaisante.

Dépenses pendant l'exercice financier, $328.73.

PETIT-ROCHER.

Petit-Rocher est un village situé dans la Baie des Chaleurs, à 12 milles au nord de Bathurst. Les habitants s'occupent de l'agriculture et de la pêche. Un brise-lames a été construit dans cette place, de 1905 à 1908.

Entre le 1er et le 8 juin, et du 20 septembre au 26 octobre 1915, on a fait de légères réparations au plancher en madriers de ce brise-lames et à la route conduisant du chemin public au brise-lames; 50 verges cubes de pierre en gros blocs, achetées l'année précédente, ont été placées à l'extérieur des abords du quai. En conséquence d'un rap-

port informant que des dommages considérables avaient été faits par affouillement dans les fondations du brise-lames, on a fait faire un examen de la structure par un scaphandrier, mais le brise-lames a été trouvé en bon état.

Dépenses pendant l'exercice financier, $199.22.

PORTAGE-RIVER (RIVIÈRE DU PORTAGE).

La rivière du Portage est un petit cours d'eau qui se jette dans le détroit de Northumberland, à 5 milles environ au sud de la Pointe-Sapin, et 6 milles au nord de Kouchibouguac.

Durant les trois dernières saisons, on a travaillé à la construction d'un barrage pour fermer le vieux chenal tortueux et peu profond de cette rivière, et pour construire aussi des ouvrages de protection et des brise-lames sur chaque côté d'un chenal creusé en ligne droite dans la batture de sable qui obstruait l'embouchure de la rivière du Portage.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, le barrage, de 180 pieds de longueur, construit en 1914, a été exhaussé de 2 pieds au moyen de pierres et de fascines; et un prolongement, de 240 pieds de longueur, a été construit sur une largeur de 12 pieds par 6 pieds de hauteur. Le barrage est fait avec des matelas de fascines assujettis avec des piquets et des pierres. A l'extrémité sud du barrage, un ouvrage de protection a été érigé sur une longueur de 800 pieds linéaires au moyen de piquets, de fascines et de pierres, afin de maintenir le sable en place et d'élever la crête de la grève.

On a complété le brise-lames sud en enfonçant 12 pilotis à joints clos sur le côté sud de la structure et en remplissant les deux brise-lames avec des fascines. Environ 83 charges de chaland de fascines ont été employées dans ces travaux.

Au commencement de la saison, les grandes marées sont entrées dans le nouveau chenal entre les brise-lames et ont entraîné le sable en dehors du chenal, laissant un fond dur de glaise et de tourbe qui n'a pas été facilement affouillé par le courant. Alors on a fait par des travaux à la journée, à la basse marée, une tranchée d'environ 400 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 2 pieds de profondeur, donnant ainsi une profondeur de 2 pieds à l'eau basse. De ces travaux il en est résulté un chenal donnant satisfaction et qui promet de se maintenir permanent et dont la profondeur devra augmenter graduellement par l'affouillement.

Dépenses pendant l'exercice financier, $893.27.

QUACO.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915).

Quaco, ou St-Martin, comté de St-Jean, est situé sur la côte de la baie de Fundy, à 34 milles à l'est de St-Jean.

En 1915-16, des ouvertures ont été pratiquées dans les parements du quai de cet endroit, et le lest en a été enlevé pour atteindre les parties du quai qui avaient été affouillées par la mer près du niveau de l'eau basse. Le long de la façade du quai, en dessous des parements, on a construit un mur en béton de 72 pieds de longueur, par 3 pieds de largeur et de 5 à 8 pieds de profondeur, et toute la cavité au-dessous a été remplie de lest de roche. La superstructure du quai a été reconstruite jusqu'à sa hauteur primitive en caissons sur une superficie de 8,136 pieds cubes. Du côté du large, un éperon de 100 pieds de longueur a été construit pour y accumuler le sable et le gravier. Le résultat de cet ouvrage a été très satisfaisant; le bassin intérieur a été nivelé avec de la vase et du gravier, et la crique a été détournée de manière à ce que le courant ne frappe pas contre la façade du quai. Les travaux commencés le 4 mai ont été complétés le 29 octobre 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $4,486.95.

RED-STORE.

Red-Store, comté de Charlotte, sur le Magaguadavic, est à 3 milles à l'ouest de Saint-George, et sert de débarcadère d'hiver pour les habitants de ce village. Il s'expédie du bois de pulpe au quai de Red-Store; ce quai a été construit en caisson de bois rond; il a 83 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, avec une tête de 21 x 39 pieds, où il y a une profondeur de 13 pieds d'eau à marée haute. Ce quai a été construit autrefois par le gouvernement provincial, mais il a été transféré en 1915 au gouvernement fédéral.

En 1915-16, le dessus du quai a été couvert en madriers d'épinette de 3 pouces sur une superficie de 2,327 pieds carrés. On a aussi posé six nouvelles solives et 212 pieds linéaires de pièces de couronnement. Le chemin conduisant au quai a été réparé et on y a placé une barrière. Les travaux ont été exécutés en novembre 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier, $318.86.

RESTIGOUCHE (RIVIÈRE).

Chenal des vaisseaux.

Entre le 4 et le 30 octobre 1915, la drague du gouvernement *St. Lawrence* ou *N° 2* a été mise en opération dans le chenal des vaisseaux de la rivière Restigouche, en alignement avec les phares de Campbellton, dans les 3,000 pieds immédiatement en aval des quais en eau profonde.

On a atteint jusqu'à 16 et 19 pieds de profondeur, à l'exception d'un endroit où il n'y a que 15 pieds à l'eau basse.

On a enlevé 18,200 verges cubes de gravier, de sable, etc., mesurées sur les chalands.

La drague du gouvernement *Restigouche* ou *N° 3* a été mise en opération pendant une journée, le 27 août, et a enlevé 683 verges cubes de déblais.

Entre le 2 et le 26 août, la drague *N° 3* a aussi dragué à La Traverse, dans l'alignement des phares de Oak-Point, de 1¾ à 3 milles en aval des quais en eau profonde. En cet endroit, on a enlevé 29,486 verges cubes de sable et de gravier, mesurées dans les chalands, et l'on a atteint pas moins de 15½ pieds de profondeur à l'eau basse dans le milieu du chenal.

Dans la section suivante du chenal des vaisseaux, sur une longueur de 2,400 pieds. et en dernier lieu là où se trouve la batture, la drague *N° 3* a enlevé 64,577 verges cubes de sable, et atteint une profondeur d'environ 18 à 20 pieds à l'eau basse. Ce dernier dragage a été fait entre le 14 juin et le 31 juillet.

REXTON.

Rexton, comté de Kent, est situé sur la rivière Richibouctou, à 6 milles environ en haut de son embouchure.

Une requête a été faite auprès du gouvernement pour enlever dans le bassin en avant du quai public un banc de sable, afin de permettre aux vaisseaux d'accoster le long du quai, où il y avait auparavant de 7 à 14 pieds d'eau à marée basse.

Le quai a 250 pieds de longueur; la largeur moyenne du banc de sable était de 15 pieds de contenu, et l'on désirait avoir une profondeur de 30 pieds.

Dans la dernière partie de l'exercice financier de 1914, on a dragué 615 verges cubes de déblais. L'ouvrage a été fait à la journée au moyen de la petite drague du type *Orange Peel* " Farmer's Friend ", appartenant à la société d'agriculture de Weldford.

Le dragage a été continué entre le 24 mai et le 28 juin 1915, et 1,364 verges cubes de déblais, mesurées dans les chalands, ont été enlevées, au coût de $634.49, ou à raison de 46½ cents par verge cube. Les déblais étaient composés de vase durcie. Le lit a été

creusé d'environ 2 pieds ou 14 à 15 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Dans la quantité ci-dessus mentionnée des déblais enlevés, se trouve compris le dragage du bassin à l'extrémité supérieure du quai.

PLAGE DE RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou se jette dans le détroit de Northumberland, à 3 milles au-dessus de la ville de Richibouctou, à environ 26 milles au-dessus de la baie de Miramichi et à 40 milles au nord de Shédiac.

C'est en 1873 qu'on a commencé l'exécution de l'ouvrage de protection de la plage de chaque côté de l'entrée et pour augmenter la profondeur au-dessus de la barre à l'extérieur au moyen de l'affouillement.

Le 7 juillet 1914, un contrat a été adjugé aux *Engineers and Contractors, Ltd.*, de Saint-Jean, N.-B., pour la construction des prolongements aux brise-lames sur la plage du côté nord et du côté sud.

Le prolongement du brise-lames nord a été complété en 1914.

Le prolongement du brise-lames sud a été commencé le 13 mai 1915 et l'ouvrage sous contrat a été complété le 20 septembre.

Le prolongement du brise-lames sud a 299·9 pieds de longueur, par 16·4 pieds de largeur au sommet. Il consiste en un remplissage de pierre, de 26 pieds de longueur, posé sur le bout en talus du vieux brise-lames, et en une structure en pilotis, de 273·9 pieds de longueur, composée de 46 chevalets, comprenant 3 pilotis chacun; à l'extrémité extérieure et de chaque côté il y a une palée en pilotis jointifs. A l'extrémité extérieure et sur une longueur de 18 pieds de chaque côté, la palée à pilotis est double. Les pilotis ont été enfoncés à travers des matelas de fascines, qui supportent en dehors de la palée les talus en grandes pierres montant jusqu'au niveau de l'eau basse. L'intérieur du brise-lames est rempli de branchages et de pierres. Le sommet de la structure est à 11 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées ordinaires.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $30,326.02, y compris $349.48 pour l'inspection. Le montant total du contrat pour les deux prolongements était de $52,951.16; ce montant étant basé sur un prix par unité. Les dépenses totales jusqu'à ce jour pour les travaux de la plage de Richibouctou ont été $241,982.97.

CAP-RICHIBOUCTOU.

Cap-Richibouctou est situé à 6 milles au sud-est de l'entrée du havre de Richibouctou, et 5½ milles au nord de la rivière Chockfish. La distance du cap Richibouctou à l'Ile du Prince-Edouard est de 14½ milles.

Les travaux commencés au cap Richibouctou en 1908 ont consisté en un brise-lames principal et une jetée au sud, de manière à faire un havre de refuge ayant 2·8 acres d'étendue.

Pendant l'exercice de 1915-16, on a continué les travaux de la jetée sud, dont une section, de 60 pieds de longueur, avait été commencée l'année précédente. Des rangs additionnels de parements ont été placés et trois caissons ont été construits donnant à l'ouvrage une longueur de 326 pieds. Les caissons ont environ 14½ pieds de largeur au fond et 9 pieds de hauteur.

Une pile extérieure de 30 pieds qui avait baissé considérablement à un coin, a été remise de niveau au moyen de pièces de bois additionnelles; dans les parties les plus affaissées, il a fallu trois rangs de parements de 10 x 12 pouces. Il reste un espace vide de 160 pieds entre la pile extérieure du large et l'extrémité actuelle de la jetée; il y a également une ouverture de 100 pieds entre la pile du large et la tête du brise-lames.

Une passerelle en madriers fixés sur des chevalets, de 160 pieds de longueur par 7 pieds de largeur, a été construite à partir du côté nord du brise-lames jusqu'au sommet du rivage, à la fabrique de conserves de homards.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,009.21.

RIVIERE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

BURTON COURT HOUSE.

Des réparations au plancher du quai de cet endroit ont été faites à la journée; on y a posé 6,000 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces, en épinette.

Ce travail a été fait du 10 au 15 septembre, au coût total de $149.00.

EARLE'S.

On a construit un quai en bois, à cet endroit, au moyen de travail à la journée. Les travaux ont été commencés le 19 juin et terminés le 29 octobre 1915.

Le vieux quai à bas niveau s'en allait en ruines et il était si bas qu'on ne pouvait l'utiliser qu'à l'extrême eau basse. On a démoli le sommet de ce vieux quai jusqu'au-dessous du niveau de l'eau basse et on a construit un nouveau caisson sur cette fondation. Sur le reste de l'emplacement du vieux quai, on a enfoncé des pilotis qu'on a recouvert de chapeaux et d'un plancher en madriers de 3 pouces. Le côté amont du quai comprend un caisson rempli de pierres avec une surface en gravier; le côté aval est en chevalets de pilotis recouverts d'un plancher en madriers. L'abord comprend une passerelle en bois sur chevalets, de 48 pieds de longueur, et un remblai en terre de 30 pieds et 6 pouces de longueur.

Un entrepôt de 10 x 20 pieds a été construit sur la partie intérieure du quai et divisé en deux, formant une salle d'attente et un hangar à marchandises.

Le coût total de l'ouvrage a été de $4,006.25.

EVANDALE.

Un marché a été passé avec M. Wm. N. Vanwart pour qu'il applique deux couches de peinture à l'entrepôt et aux marches du quai.

Le coût total de cet ouvrage a été $25.00.

HATFIELD'S-POINT.

Un trottoir en béton a été construit sur le quai couvert en béton.

Le remplissage et le plancher du quai s'étaient affaissés et avaient été considérablement endommagés par l'eau depuis 1914.

On y fit les réparations nécessaires en même temps qu'on construisit le trottoir.

Ces travaux furent faits à la journée, du 29 juin au 27 juillet 1915, au coût total de $237.43.

LONG-POINT.

Du 24 juin au 27 novembre 1915, on a construit à cet endroit un quai en bois par du travail à la journée.

Le vieux quai à bas niveau était devenu en mauvais état et ne suffisait plus au trafic. On l'a agrandi en enfonçant un caisson tout autour de la tête de l'ancien quai. On a aussi élargi l'abord en construisant un encaissement de 10 pieds de largeur, sur toute sa longueur, du côté aval. La face amont du vieil abord a été démolie et on l'a reconstruite en neuf. On a aussi démoli une bonne partie du vieux quai, au-dessous du niveau de l'eau et on l'a reliée au nouveau quai, au moyen de pièces de bois bien saines. Tout l'ouvrage au-dessus de l'eau a été fait à parements jointifs, avec des pièces de pruche de 10 x 10 pouces. On a construit une bâtisse de 10 x 20 pieds sur la partie intérieure du quai et on l'a divisée en une salle d'attente et un entrepôt.

Le coût total de ces travaux a été de $5,501.77.

MILLEDGEVILLE.

On a construit à cet endroit un nouveau quai pour le traversier. Le vieux quai comprenait 6 caissons en bois tellement en ruines qu'on a dû les démolir et les remplacer par 8 nouveaux piliers en caissons. Comme il n'y avait pas d'endroit convenable sur le rivage pour garder le charbon employé par le bateau traversier, on a relié le sommet des piliers d'un côté du quai et on y a formé un compartiment pour le charbon.

Ces travaux furent faits à la journée, du 4 octobre 1915 au 31 mars 1916, entraînant une dépense totale de $4,242.76.

OROMOCTO.

On a réparé et rempli de pierre les deux piliers de protection du quai à bas niveau. Ces travaux ont été faits à la journée, du 25 octobre ou 1er novembre 1915.

Les dépenses totales ont été de $138.88.

Quai à haut niveau.

On a dépensé $10.25 pour réparer le plancher de ce quai.

RENFORTH.

Du 22 septembre 1915 au 31 mars 1916, on a construit à la journée un quai à bas niveau, à cet endroit.

Ce quai comprend une pile de tête, de 48·8 pieds de face par 33·8 pieds de profondeur, un abord de 18 pieds de largeur et de 143·5 pieds de longueur, et un remblai en pierre et en terre de 98 pieds de longueur. L'abord et une partie de la pile de tête ont été construits sur pilotis. Le reste de la tête du quai comprend un caisson en bois, à parements fermés, rempli de pierre.

Le coût total des travaux a été de $4,055.97.

SUMMERVILLE.

A cet endroit, on a construit un nouveau quai pour le bateau traversier, comprenant 8 caissons en bois, remplis de pierre, et un abord en pierre et terre. Les cinq vieux caissons étaient devenus pourris et inutilisables.

Ces travaux furent faits à la journée, du 14 juin au 4 octobre 1915.

Le coût total de l'ouvrage a été $3,975.67.

SUMMERVILLE ET BAYSWATER.

Ces deux endroits sont situés sur la route du bateau *Maggie Miller*. Les débarcadères, à chacun de ces deux endroits, étaient en très mauvaise condition et, afin de les rendre utilisables, on a enfoncé 25 pilotis à Summerville et 6 pilotis à Bayswater.

Cet ouvrage fut fait à l'entreprise, en mai 1915, par *Robert Roberts & Son*, au coût total de $155.04.

UPPER-MANGERVILLE.

On a réparé le plancher du quai à haut niveau, au coût de $11.37.

RIVIERE SAINT-JEAN SUPERIEURE.

EDMUNDSTON.

Il y a quelques années, le ministère construisit un mur de direction du courant le long de la rive, à cet endroit. L'espace entre les maisons du village et ce mur fut utilisé comme dépotoir et devint bientôt une menace pour la santé publique. Au cours de l'année, on a rempli cet espace et on en a recouvert la surface avec du gravier.

Ce travail fut fait à la journée, du 10 mai au 16 juillet 1915, au coût total de $1,500.71.

GRAB-ALL (RIVIÈRE TOBIQUE).

Cet endroit est situé juste au-dessus de l'embouchure de la rivière et il a toujours été difficile et dispendieux de flotter les pièces de bois à cet endroit. On a construit un caisson en bois rempli de pierre pour empêcher les billots d'aller s'échouer sur l'île Grab-All.

Ce travail fut fait à la journée, du 14 septembre au 29 octobre. Les dépenses totales ont été de $500.21.

GRANDE-RIVIÈRE.

Pendant la dernière saison, on a construit sur cette rivière deux caissons en bois remplis de pierre. L'un de ces caissons a 164 pieds de longueur, 5 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur. Des travaux considérables ont aussi été faits pour enlever le roc, les arbres, etc.

Cet ouvrage fut fait à la journée, du 1er au 17 septembre 1915.

Le coût total a été de $399.88.

RIVIÈRE VERTE.

Au cours de la dernière saison, on a fait sauter à l'aide d'explosifs les cailloux qui obstruaient le chenal de la rivière, sur une distance de 30 milles à partir de 7 milles de son embouchure.

Ces travaux furent faits à la journée, du 16 août au 27 octobre 1915.

Le coût total de l'ouvrage a été de $570.00.

RIVIÈRE IROQUOIS.

On a construit, à 8 milles de l'embouchure de la rivière, un caisson rempli de pierres, de 121 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et de 5 à 7 pieds de hauteur, pour prévenir l'érosion des rives.

Cet ouvrage a été fait à la journée, du 1er décembre 1915 au 29 janvier 1916. au coût de $396.86.

MINK-COVE (RIVIÈRE TOBIQUE).

On a construit à cet endroit un quai de 115 pieds de longueur, de 8 à 16 pieds de largeur et de 7 pieds de hauteur.

L'ouvrage a été fait à la journée; il a été commencé le 28 septembre et complété le 13 octobre 1915.

Coût total de ces travaux, $299.06.

RIVIÈRE QUISIBUS.

A 1½ mille de l'embouchure de cette rivière, on a construit un encaissement rempli de pierres de 75 pieds de longueur, 13 à 30 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur, pour empêcher l'érosion des rives.

Ce travail a été fait à la journée, du 28 août au 15 septembre.

RAPIDES ROUGES (RED-RAPIDS).

Au cours de la dernière saison, on a fait sauter des roches qui barraient le chenal de la rivière Tobique, entre les rapides Rouges et la tête du goulet.

Ce travail a été fait à la journée, du 28 août au 15 septembre.

Les dépenses totales ont été de $247.96.

RIVIÈRE SIEGAS.

On a revêtu les rives de pierres perdues, on a nettoyé le chenal et dragué une passe à travers la barre. Ces différents travaux ont été faits à la journée, du 1er au 17 septembre 1915.

Le coût total a été de $199.50.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

On a défriché un sentier de halage de trois milles de longueur, le long de la rivière.

Ce travail a été fait à la journée, du 8 au 19 novembre 1915. Les dépenses totales ont été de $100.00.

GOULET TOBIQUE (TOBIQUE-NARROWS).

On a fait sauter des roches qui obstruaient le chenal à cet endroit. Cet ouvrage a été fait à la journée, au coût de $200.00. Les travaux ont été commencés le 3 août et terminés le 14 août.

RIVIÈRE-À-LA-TRUITE (TROUT-RIVER).

Pendant la crue des eaux au printemps, cette rivière sortit de son lit et se créa un nouveau lit de 1,500 pieds de longueur. Un caisson en bois de 145 pieds de longueur et de 4 à 5 pieds de hauteur fut construit pour que la rivière reprenne son cours naturel.

Ce travail fut fait à la journée, du 9 novembre 1915 au 10 janvier 1916, au coût total de $372.87.

TURNER.

Cet endroit est situé sur la rivière Tobique, à 18 milles en amont de Perth. On a réparé le brise-lames, qui a 152 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur. Ce brise-lames consiste en un caisson en bois rempli de pierres et a été construit pour faciliter le flottage du bois.

Ces travaux furent faits à la journée, du 2 au 30 septembre 1915.

Les dépenses totales ont été de $150.00.

WOOLHAUPTER.

Cet endroit est situé sur la rivière Tobique, à 14 milles en amont de Perth. Le chenal de la rivière, en arrière de l'île Woolhoupter, avait été obstrué par du bois flottant à la dérive. Du 3 au 6 septembre 1916, on enleva ces obstructions.

Ce travail fut fait à la journée, au coût total de $49.50.

Généralement.

Le flottage du bois est fait sur une assez grande échelle, sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires et il faut enlever, chaque année, un grand nombre de corps morts. Ces corps morts consistent en pièces de bois qui deviennent engagées et submergées en partie. Très souvent ces pièces de bois flottent dans une position inclinée, ayant une de leurs extrémités au fond de la rivière et l'autre extrémité à la surface ou près de la surface. Ces corps morts constituent un danger sérieux pour la navigation et on en enlève un grand nombre chaque année.

En 1915, on s'occupa à ce travail du 25 août au 16 octobre; les dépenses totales de ce chef ont été de $1,883.06.

ST. ANDREWS.

St. Andrews, comté de Charlotte, est le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se trouve à 50 milles à l'ouest de Saint-Jean. Il y a quelques années, en 1909-10, le ministère a construit un prolongement du quai public qui est connu sous le nom de quai du marché. Ce prolongement comprend des abords en pilotis de 468 pieds de longueur, et une tête de quai en caisson de bois carré de 36 x 70 pieds. Au bout du quai, il y a une profondeur de 34 pieds à la marée haute.

En 1915-16, on a renouvelé une partie du plancher du quai et on a réparé la salle d'attente dans le hangar à marchandises. Ces travaux furent faits du 26 juillet au 20 août 1915.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $362.42.

SAINT-CHARLES.

La rivière Saint-Charles se jette dans le bras nord-ouest du port de Richibouctou, à 4 milles environ au nord-ouest de Richibouctou. La rivière est navigable pour les petits bateaux sur une distance de cinq milles, ou jusqu'au pont public d'en haut; cette rivière traverse un district agricole très florissant, ayant une population d'environ 150 familles.

En 1915-16, on a construit un petit quai sur la rive nord de la rivière Saint-Charles, à trois milles en haut de son embouchure et à deux milles en aval du débarcadère construit l'année précédente. Ce quai comprend un abord de 40 x 12 pieds et un caisson de 40 x 40 pieds. Il a 4 pieds de hauteur à son extrémité extérieure et consiste en un caisson en bois rond dont chaque compartiment alternatif a une plateforme à lest et est rempli de lest et de vase draguée du bassin, en face du quai. Le sommet du quai se termine par un lit d'environ 6 pouces d'épaisseur en gravier.

On a acheté une bande de terrain de 33 pieds de largeur et on y a construit un chemin d'accès de 300 pieds de longueur, creusé un fossé de chaque côté de ce chemin et construit une clôture en fils de fer de chaque côté de ce passage.

Ces travaux furent faits les 8 juin, 16, 19 et 21 juillet, le 2 août, du 4 au 14 octobre, le 23 octobre et du 9 au 16 novembre.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $473.77.

Cale d'accostage.

Du 2 au 5 novembre 1915, on a remis en place une cale d'accostage, ou plan incliné, qui avait été déplacé par un chaland, qui y était amarré, pendant une inondation. Ce plan incliné est situé près du pont public sur la rivière Saint-Charles. On l'a chargé de 12 tonnes de pierre, placées sur dix nouveaux rondins à lest et on l'a assujetti avec des fils de fer à six ancres en pierre, enfoncées à 4 pieds de profondeur au-dessous de l'ouvrage.

Les dépenses ont été de $26.12.

Dragage.

On a demandé de faire du dragage dans la rivière Saint-Charles pour permettre aux chalands chargés d'engrais de coquillages de distribuer leur cargaison dans les fermes le long de la rivière et à un entrepôt situé à la tète de la navigation. Il y avait ainsi à distribuer 4,500 charges de camion, d'engrais de coquillages.

Du dragage à bras fut fait du 5 août au 19 octobre et du 3 au 5 novembre 1915 et un chenal de 1,600 pieds de longueur par 30 pieds de largeur fut creusé à une profondeur de 1½ à 2 pieds.

Une petite drague du genre "orange-peel", appartenant à la société locale d'agriculture, fut louée à raison de $14 par jour, comprenant le salaire du mécanicien et le coût de l'huile et de la gaoline. A mesure que l'ouvrage avançait, des caissons en bois chargés de pierres et de déblais du dragage furent construits, des deux côtés du chenal, au besoin, pour retenir le courant dans le chenal dragué. On a enlevé 3,622 verges cubes de déblais, comprenant du sable, des déchets de scieries, etc., au coût de 44·7 cents par verge cube, comprenant le coût des caissons.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $1,619.89.

RIVIÈRE SAINTE-CROIX.

En 1911, on fit des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, par lesquels le ministère des Travaux publics convint de contribuer 10 pour 100 du coût du creusement d'un chenal dans la rivière Sainte-Croix, qui sert en partie de ligne de démarcation entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, et de frontière entre les Etats-Unis et le Canada. La quantité totale de dragage à faire était évaluée à 443,835 verges cubes, pour creuser un chenal de 9 pieds de profondeur et 100 pieds de largeur, à partir du quai supérieur, à Calais, jusqu'au quai public de St. Stephen, un chenal de 9 pieds de profondeur et de 150 pieds de largeur à partir de cet endroit jusqu'au quai inférieur de Calais et un chenal de 12 pieds de profondeur et 200 pieds de largeur jusqu'à l'embouchure de la rivière.

Le 9 février 1912, le gouvernement des Etats-Unis passa un marché avec la *Bay State Dredging Company,* de Boston, Mass., chargeant cette compagnie du creusement de la première partie de l'ouvrage, savoir l'extraction de 226,920 verges cubes de déblais. L'ouvrage a été commencé le 17 mai 1912, et le 27 septembre 1913 le dragage autorisé par le premier contrat était terminé. La quantité totale de déblais enlevés, en vertu du premier contrat, est de 237,420 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Le 22 septembre 1913, les Etats-Unis passèrent un deuxième contrat avec la *Bay State Dredging Company* pour enlever 140,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Les travaux pour l'exécution de ce contrat furent commencés le 29 septembre 1913 et terminés le 28 décembre 1914, après qu'on eut enlevé 244,216 verges cubes de vase, de gravier, de sciure de bois, de billots et de déchets de scieries, ainsi que 11 verges cubes de cailloux.

Le 7 septembre 1915, le gouvernement des Etats-Unis accorda un contrat à la *Eastern Dredging Co.,* de Boston, Mass., pour le dragage d'un chenal de 2,000 pieds de longueur et de 9 pieds de profondeur, à l'eau basse moyenne, à partir de l'extémité supérieure du chenal dragué antérieurement vis-à-vis du quai public de St. Stephen, N.-B., en montant la rivière jusqu'auprès du pont International de Calais, Maine. D'après ce contrat, on devra enlever 69,200 verges cubes de déblais. Du 27 octobre au 9 décembre 1915, la drague *Kennebec,* de la *Eastern Dredging Co.,* a enlevé 17,846 verges cubes de déchets de scieries, de vase, de sable, de gravier et de billots ainsi que 2·22 verges cubes de cailloux.

La part du Canada dans le coût du dragage fait en 1915-16 est la suivante:

10 pour cent de	17,846	verges cubes à	$0·5383 =	9,606·50	= $962 87
	2·22	"	$10 =	22·50	
		Total...........		$9,628 70	

HAVRE DE SAINT-JEAN.

BAIE COURTENAY.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

En 1915-16, on a continué d'une manière satisfaisante l'ouvrage de placer de grandes pierres de couverture sur le brise-lames; il ne reste plus à couvrir qu'environ 1/7 de la longueur extérieure et à peu près la moitié de l'intérieur et du sommet du mur. La tête de quai en béton a été faite à sa pleine hauteur. On n'a pas encore commencé l'excavation du bassin de radoub proprement dit, mais on a agrandi, de chaque côté du bassin, l'espace qui servira aux voies ferrées, aux ateliers de réparation, etc. Les dragues à succion et les dragues à échelle ont excavé 1,987,319 verges cubes dans le bassin, qui a maintenant 71 acres de superficie et une profondeur variant de 10 à 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les dragues à échelle ont enlevé 1,095,343 verges cubes de déblais dans la deuxième partie du chenal, lui donnant une largeur de 500 pieds et une profondeur de 10 à 20 pieds, à marée basse. Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $924,025.18.

BEACON-BAR.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Pendant l'exercice financier 1915-16, on a terminé l'ouvrage en béton de ce contrat, le 7 mai 1915. Ce travail comprenait l'achèvement de la construction du mur commencé par M. Connolly, du bassin n° 14, du bout du quai et de l'extrémité sud du mur à la tête du deuxième bassin. On a placé 4,472 verges cubes de béton.

Le poids des matériaux déposés en arrière du mur du côté nord du quai, a causé un fléchissement de la partie centrale du mur, à un endroit où les fondations reposaient sur un fond non résistable. Pour arrêter ce fléchissement on a posé 66 câbles en acier. de 2 pouces de diamètre, d'une capacité de 200 tonnes chacun, à travers le quai, pour retenir les deux murs ensemble.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $111,342.73.

Remblayage des quais.

Le 1er février 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* pour remblayage en terre en arrière de l'ouvrage en caissons et la superstructure en béton construits sur la *Beacon-Bar,* au prix de 15 cents la verge cube.

Pendant l'exercice de 1914-15, la quantité de remblayage mise en œuvre a été de 1,074,694 verges cubes pour lesquelles les entrepreneurs ont été payés la somme de $161,204.10.

En 1915-16, on a placé 24,953 verges cubes de remplissage, au coût de $3,742.95. Ce contrat se trouve terminé et les travaux ont été suspendus; ils seront continués quand un nouveau contrat aura été adjugé.

Fondations d'un hangar permanent.

Eu juin 1914, le gouvernement a adjugé un contrat à la *Maritime Dredging and Construction Company, Ltd.,* pour la construction des fondations du hangar permanent "A", sur l'emplacement où se trouve situé le hangar temporaire actuel.

A cause de la nécessité de construire ce hangar temporaire, on n'a rien fait pendant l'année à l'exception de l'achat de pilotis et d'autres matériaux. C'est pourquoi il fut décidé de construire les fondations pour le hangar sur le quai dans le cours de l'année prochaine, remettant à une autre date la construction du hangar "A".

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15, $6,666.69.

En 1915-16, on n'a fait aucun travail parce que le remblayage n'avait pas encore été fait en arrière du quai, et c'est sur ce remblai que les fondations seront construites. On a dépensé un montant de $1,374.34 pour acheter des matériaux et transporter ceux qu'on avait déjà en mains, à un autre endroit.

Hangars temporaires.

Il a été nécessaire d'augmenter le nombre des hangars afin de faciliter la manutention des munitions de guerre pendant l'hiver. Un contrat fut accordé à la *Rhodes Curry Co.* pour la construction de trois hangars temporaires en bois, "A", "B" et "C", au coût de $19,100. Plus tard, ces hangars étant devenus insuffisants, on accorda à la même compagnie une extension de son contrat, pour construire un hangar additionnel, "E", à un prix proportionnel par verge cube, au coût des trois autres hangars, i. e.: $13,309.15.

Le hangar "A" est un prolongement du hangar construit en 1914, au bassin n° 15; il a 108 pieds de longueur et 80 pieds de largeur. Le hangar "B" s'étend sur une longueur de 240 pieds, près du bassin n° 14, et de 90 pieds près du bassin n° 15; il est relié au vieux hangar, mesure 80 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur de plus que le vieux hangar, i.e.: 18 pieds et 4 pouces. Le hangar "C" a été construit sur l'extrémité ouest de la partie appartenant au gouvernement, du quai Union, bassin n° 7. Il a 155 pieds de longueur et une largeur variant de 70 à 82 pieds; il a 18 pieds et 4 pouces de hauteur et se trouve en arrière des hangars des bassins n°s 14 et 15. Les trois premiers hangars étaient terminés le 1er décembre, et le dernier hangar le 31 décembre 1915.

Les extras et l'équipement suivants ont été construits par les entrepreneurs en vertu de la clause de leur contrat qui leur attribuait pour de tels travaux le prix coûtant plus 10 pour cent:

Des murs de soutènement en encaissement en arrière des hangars "A" et "B" et sur trois côtés du hangar "D" pour les voies ferrées; le prolongement de la plate-forme des hangars sur le sommet de ceux-ci; une plate-forme continue en avant des hangars "A" et "B", au lieu de rampes; la construction d'un prolongement du mur de soutènement des voies ferrées et d'une plate-forme entre ce mur et la face du quai, à l'extrémité ouest du hangar "A"; la construction d'un mur de soutènemenet en caissons et en madriers pour le remblai, à l'ouest du bassin n° 15; la mise en place de poteaux d'amarrage, la construction de passerelles de chargement, de débarcadères, de portes additionnelles, etc., au vieux hangar n° 15, etc. Le coût total de ces travaux a été de $10,656.81.

Le contrat pour l'installation d'un système d'éclairage électrique dans ces hangars fut accordé à John B. Jones, jr., au prix de $1,450 auquel on ajouta plus tard un montant de $62.98 pour des lumières additionnelles.

La compagnie du Pacifique-Canadien fut autorisée à construire un pont sur chevalets et pilotis pour la voie ferrée, à partir de la voie d'évitement de la rue Protection jusqu'en arrière du hangar B, bassin n° 14. Cette compagnie a aussi élargi le remblai afin d'y poser une voie ferrée additionnelle allant à la cour de son nouvel élévateur; sept voies d'évitement furent aussi construites en arrière du hangar "D". Il fallut

faire un peu de travail d'excavation et de remplissage pour ces voies. L'entente avec la compagnie spécifiait que le gouvernement lui rembourserait le coût de la construction du pont en chevalets et du remplissage, à la condition que la compagnie démolisse tout ces ouvrages à la fin de la guerre, si le ministère ne désire pas les acheter. La compagnie a aussi fait le remplissage entre les murs de soutènement, sur lesquels le hangar "D" est construit, au coût total de $7,689.11. Elle a aussi construit une plate-forme à l'extrémité nord du hangar "B".

La *Maritime Company* a réparé les défenses flottantes qui avaient été endommagées, au coût de $686.04.

Les travaux suivants ont été faits à la journée, au bassin n° 15:

La conduite d'eau de 8 pouces a été prolongée jusqu'à la tête du bassin n° 15, sur une distance de 435 pieds; les tuyaux à l'eau destinée à combattre les incendies et à approvisionner les bateaux, ont été dégelés et entretenus pendant l'hiver et on a fait des réparations au quai, aux hangars et aux appareils.

Au quai Union, on a prolongé le tuyau à l'eau pour les incendies, à partir du tuyau principal, sous le hangar n° 6, jusqu'au hangar "C", où il se termine par deux bouches à incendie; en arrière du prolongement du hangar n° 6, on a renouvelé les gouttières du toit, construit une porte additionnelle, remplacé les coulisses en bois du bas des portes par des coulisses en fer; ajouté une porte en arrière du hangar n° 7; remplacé les défenses et les échelles endommagées; fourni des boyaux à incendie avec dévidoirs, des extincteurs chimiques, etc., pour les nouveaux hangars.

Les dépenses pendant l'année, ont été de $57,279.78.

SAND-POINT.

Galeries d'expédition.

Afin de faciliter l'expédition du grain des bassins n[os] 5 et 6 de la rade Sand-Point et d'obvier ainsi à la nécessité de passer les vaisseaux à travers la cale jusqu'aux bassins n[os] 3 et 4, qui sont munis de transbordeurs à grain provenant du vieil élévateur de la compagnie du Pacifique-Canadien, le ministère construisit des transbordeurs pour ces bassins, en 1914.

En mars 1915, la rive, à la tête du bassin Sand-Point, glissa légèrement, déplaçant la galerie de transbordement. Le contrat pour les réparations fut accordé à la compagnie John S. Metcalf, qui avait construit ces galeries de transbordement. Des pilotis additionnels furent enfoncés, les tours furent remises d'aplomb, les galeries furent replacées en ligne et des points d'ancrage furent faits, auxquels les tours ont été solidement reliées avec des barres en fer pour prévenir tout mouvement.

Ces travaux furent terminés en juin 1915, au coût de $3,328.33. D'autres réparations et certains changements nécessaires furent faits par la compagnie du Pacifique-Canadien, au coût de $451.17.

Dragage.

Le 10 mai 1909, un contrat fut accordé à la *Maritime Dredging & Construction Co.* pour le dragage des emplacements des quais projetés en eau profonde à Beacon-Bar. Ce dragage devait atteindre une profondeur de 32 pieds à marée basse, dans les bassins et le chenal, et de 36 pieds sur les emplacements des caissons. Les prix du contrat étaient de 39½ cents par verge cube, mesure de chaland, pour les déblais de la classe "B" et de $4.90 par verge cube, pour les déblais de la classe "A". Le 30 mai 1914, le contrat fut prolongé pour du dragage additionnel, mais à un taux réduit à 34 cents par verge cube, pour les déblais de la classe "B". Le 17 août 1914, le prix du contrat original fut aussi réduit à 34 cents par verge cube. Le 31 mars 1915, on avait dragué une quantité totale de 8,058,589·19 verges cubes.

En 1915-16, une quantité de 75,308·5 verges cubes, mesure de chaland, de gravier, de sable et de glaise, a été enlevée du 1er avril au 10 mai, par les dragues *Cynthia* et *St. John,* afin de fournir des matériaux pour le remplissage des quais. On a payé à la *Maritime Dredging Co.,* le dragage de 33,036 verges cubes, mesure de chaland, dans les bassins n[os] 15 et 16. Ce dragage avait été fait au-dessous du niveau, en 1914-15, mais ne fut payé qu'en 1915-16.

Le décompte final pour ce contrat fut fait le 17 novembre 1915 et se détaille comme suit:—

Quantité totale de déblais enlevés:

8,166,933·69 verges cubes.......................... $3,155,971 04

Déduction:—

Déblais dragués au-dessous du niveau fixé et en dehors des limites du contrat:

34,133 verges cubes, mesure de chaland, classe B,	à 39½c..	$13,482 54
89,288 " " "	à 34c...	30,357 92
		$43,840 46

Foul-Ground.

Le dragage du chenal dans le havre jusqu'à 30 pieds de niveau a été fait partout par la drague *Fielding,* du ministère, mais on a trouvé que cette drague, qui est du type à "échelles", était incapable d'enlever la glaise durcie et les cailloux qui se rencontrent à la tête du chenal, à l'endroit appelé *Foul-Ground.* C'est pourquoi on a demandé des soumissions, et un contrat fut adjugé le 30 mai 1913 à la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour draguer 35,000 verges cubes (mesure de chaland) d'argile, de gravier et de cailloux, à raison de $6.90 par verge cube de déblais de la classe "A", et de 49½ cents par verge cube de déblais de la classe "B"; y compris l'enlèvement de tous les déblais couvrant le roc en galet à l'endroit appelé *Foul-Ground.* Une modification du contrat a été accordée, en décembre 1913, pour enlever 12,000 verges cubes (mesure de chaland) additionnelles de déblais.

A partir du commencement de ces travaux jusqu'au 31 mars 1915, la drague *Cynthia,* de la *Maritime Dredging and Construction Co.,* a enlevé 123·52 verges cubes de déblais de la classe "A" et 51,548 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure de chaland.

En 1915-16, la drague ayant éprouvé des difficultés à enlever les cailloux, ce travail fut entrepris par la drague arrache-pierres, du ministère. La compagnie convint de payer tous les salaires des employés de cette drague pour les jours employés à enlever des pierres.

Du 28 juillet au 6 octobre 1915, cette drague a enlevé trente et un cailloux (mesurant chacun plus de 2 verges cubes) formant une quantité de 227·52 verges cubes et cent vingt-cinq cailloux (mesurant chacun moins de 2 verges cubes) formant une quantité de 56·49 verges cubes.

Le coût de ces travaux pendant l'année 1915-16 a été de $2,857.85.

Chenal principal.

Le chenal principal du havre de Saint-Jean a une longueur totale de 4,500 pieds par 600 pieds de largeur sur une distance de 1,800 pieds; il s'élargit ensuite graduellement jusqu'à 1,000 pieds dans le reste de sa longueur. Depuis 1908, la drague *Fielding* du ministère, a été employée à améliorer ce chenal, qui a été dragué à 32 pieds de profondeur à l'eau basse, et l'on a dragué constamment pour maintenir cette profondeur.

A l'exception d'un certain endroit peu étendu, au point appelé *Foul Ground,* où le chenal n'a que 27 pieds de profondeur à cause du roc, tout le chenal a été dragué,

avant 1914-15, à une profondeur de 30 pieds. En 1913, cependant, une grande batture d'environ 2,000 pieds de longueur traversait le chenal et il n'y avait que 24 à 27 pieds de profondeur à l'eau basse. Cette batture était formée de sable très fin.

En 1915-16, la drague du ministère *Fielding* a enlevé 152,664 verges cubes, mesure de chaland, de sable et de vase, du chenal principal du havre de Saint-Jean. Ce travail a été fait du 3 mai au 25 septembre.

Du 22 novembre 1915 au 18 mars 1916, la drague *Fielding* a été employée dans le chenal intérieur à faire du dragage qui avait d'abord été compris dans le contrat de Beacon-Bar. On a enlevé à cet endroit 89,141 verges cubes de vase et de gravier, mesure de chaland.

Quai de la marine.

A la demande du ministère de la Marine et des Pêcheries, on a employé la drague *Fielding,* du 17 au 28 février 1916, à creuser un bassin ayant une profondeur de 16 pieds à marée basse, sur le côté aval du nouveau quai de la marine, à Saint-Jean-Ouest.

On a enlevé à cet endroit 1,086 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de roc. Aux endroits où l'on a atteint le roc, on n'a pu donner une profondeur que de 9 à 10 pieds.

SAINT-JEAN-OUEST.

Sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, il y a dix bassins à eau profonde, comprenant les bassins de Sand-Point, de Rodney-Slip, et les nouveaux bassins de Beacon-Bar. Chaque saison il se fait un montant considérable de remplissage dans ces bassins et il est nécessaire de les nettoyer chaque automne, avant l'ouverture du port d'hiver. En 1914-15, une quantité totale de 106,268·6 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ont été enlevées par les dragues du ministère et des dragues appartenant à des entrepreneurs, dans ces différents bassins.

Pendant le mois d'octobre 1915, la drague du ministère *Fielding* a enlevé 33,390 verges cubes, mesure de chaland, de vase, des bassins n[os] 3, 4, 5 et 6. Du 25 octobre au 31 décembre 1915, la même drague a enlevé 54,254 verges cubes, mesure de chaland, de vase, sable et gravier, des bassins n[os] 14, 15 et 16.

La drague *Fielding* ne pouvant pas enlever les déblais d'auprès de la face des quais, on employa la drague du type "clamshell", appartenant à l'entrepreneur J. A. Gregory, à raison de 50 cents par verge cube.

Cette drague a enlevé 8,605·1 verges cubes de vase, mesure de chaland, des bassins n[os] 4, 5 et 7, du 6 octobre au 10 décembre 1915. Du 12 novembre au 4 décembre 1915, 175·4 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de gravier et de roc, ont été enlevées des bassins n[os] 14 et 15.

SEAL-COVE.

Seal-Cove, comté de Charlotte, sur l'île de Grand-Manan, est une anse non abritée au fond de laquelle se trouve une importante station de pêche. Seal-Cove est situé à 62 milles au sud-ouest de Saint-Jean, à vol d'oiseau. En 1909-10, le ministère a construit à Seal-Cove un brise-lames de 448 pieds de longueur et de 24 à 37 pieds de largeur, sur le côté ouest de l'anse, pour donner un abri aux vaisseaux de pêche.

En 1913-14, le ministère a construit un brise-lames sur le côté est du havre, consistant en une structure en caissons de 515 pieds de longueur et de 24 pieds à 30 pieds de largeur au sommet.

En 1915-16, on a nivelé la chaussée du brise-lames de l'est, sur une longueur de 150 pieds, et on a construit un mur de revêtement en caissons de 3 pieds de hauteur et de 24 pieds de longueur, pour protéger la chaussée. Ce travail fut fait en juin 1915.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $75.

BAIE DE SHÉDIAC.

GRANDIGUE.

La baie de Shédiac est située sur le détroit de Northumberland, à la jonction des comtés de Kent et de Westmoreland.

Un chenal impasse donne accès à la baie intérieure de Shédiac, qui forme l'extrémité nord du havre de Shédiac, dans la direction du quai de Grandigue. La population de l'endroit demanda du dragage pour donner un meilleur accès au quai et pour débarrasser le havre des herbes marines, qui nuisent au passage des bateaux à gazoline maintenant employés d'une manière générale pour la pêche.

En 1914, les bassins et l'abord du quai furent dragués.

Du 6 juillet au 5 août 1915, on fit du dragage, à la journée, à partir de l'impasse du chenal en allant vers le quai. On réussit à creuser un passage de 2,000 pieds de longueur et de 15 pieds de largeur, ayant une profondeur navigable de 5 pieds à marée basse.

Entre l'extrémité de ce chenal et l'extrémité de l'abord dragué l'année précédente, il reste un intervalle de 350 pieds.

Pour l'exécution de ce dragage, on loua une petite drague, du type " orange-peel ", de la société locale d'agriculture, à raison de $20 par jour, comprenant l'usage de 3 chalands, les services du mécanicien et le coût de la gazoline et de l'huile.

4,197 verges cubes de vase, mesure de chaland, furent enlevées, au coût de 23·65 cents par verge cube.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $992.77.

ILE SHÉDIAC.

L'île Shédiac se trouve dans le havre de Shédiac; elle a environ 2 milles de longueur et un mille de largeur, à son point le plus large.

En 1914, on a construit un quai de 712 pieds de longueur, sur la pointe nord-ouest de l'île, à 1½ mille de Grandigue et à 3½ milles du quai de Shédiac, sur la terre ferme.

Du 9 au 19 août 1915, on a construit une clôture en fil de fer, de chaque côté du chemin d'accès au quai, sur une longueur de 90 perches. On a employé 91 poteaux et 2 barrières.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $122.70.

GOULET DE SHIPPAGAN.

Le goulet de Shippagan, comté de Gloucester, entre l'île Shippagan et la terre ferme, est très fréquenté par les bateaux de pêche et autres vaisseaux qui naviguent de la Baie des Chaleurs au golfe Saint-Laurent. Cette passe se trouve à 56 milles de Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, et à 3 milles de Shippagan, terminus du chemin de fer de Caraquet.

En 1875, on a commencé les travaux de l'amélioration du chenal dans le goulet de Shippagan, où le tirant d'eau minimum n'était que de 3¼ pieds à basse mer. La construction d'épis et de môles pour diriger le courant vers un seul chenal, donna un tirant d'eau de près de 6½ pieds en 1898, de 8 pieds en 1903-04 et de 8.5 pieds environ à marée basse, ou de 14.3 pieds à marée haute, en 1915.

Du 1er au 16 août 1915, on a construit environ 675 pieds linéaires d'ouvrages de revêtement et une section de 159 pieds de longueur d'un ouvrage plus considérable, reposant sur des fondations en fascines, afin de fermer les brèches qui avaient été faites sur la grève de l'ouest, par une violente tempête. Du côté est, on a partiellement construit une pile en caissons de 106 pieds de longueur pour remplacer une partie avariée du brise-lames. On a enfoncé 63 pilotis principaux et 88 pilotis jointifs et placé des moises et des traversines. On a construit un hangar de 12 pieds par 20 pieds,

un chaland de 40 pieds par 12 pieds et une sonnette pour enfoncer les pilotis. On a aussi réparé la vieille machine à vapeur pour s'en servir pendant les travaux.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $3,441.02.

MIRAMICHI (SUD-OUEST).

LOWER-DERBY.

Lower-Derby est un établissement sur la rivière Miramichi sud-ouest, à 5½ milles en haut de Newcastle.

Le chenal traverse la rivière à cet endroit, du côté nord au côté sud, et il s'est formé une batture à cette traverse. On y fit du dragage en 1908 et en 1909.

Du 5 juillet au 18 septembre et du 20 octobre au 5 novembre 1915, M. Peter England y fit du dragage en vertu d'un contrat qui lui avait été accordé et enleva 17,492·8 verges cubes, mesure de chaland, au moyen de la drague *Peter England.*

On a creusé un chenal d'environ 2,000 pieds de longueur et de 100 à 130 pieds de largeur, ayant une profondeur de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Les dépenses ont été de $6,504.66, comprenant un montant de $207.25 pour l'inspection.

STONEHAVEN.

Stonehaven est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, 18 milles à l'est de Bathurst.

Un brise-lames de 425 pieds de longueur, construit par des particuliers, fut acheté par le ministère en 1878.

En 1915-16, on fit des réparations au brise-lames, dont les abords en particulier avaient été sérieusement endommagés par la tempête du 20 novembre 1914, qui emporta l'éperon du brise-lames, une partie considérable du plancher et des solives, la voie ferrée d'expédition, etc.

Sur une distance de 120 pieds, commençant à l'extrémité intérieure du brise-lames, on enleva les pierres, etc., qui y avaient été entraînées et on renouvela la surface du brise-lames avec de la pierre de lest et du gravier. La partie suivante, de 70 pieds de longueur, fut couverte d'un plancher en béton, avec une armature en fil de fer de 15 pieds et 4 pouces de largeur et de 6 à 8 pouces d'épaisseur. L'encaissement sous les 27 pieds extérieurs du béton a été reconstruit sur une partie de sa hauteur et rempli de pierre. Une nouvelle plate-forme à lest a été construite sur une longueur de 50 pieds et les 73 pieds extérieurs furent recouverts de madriers de six pouces. La partie suivante, de 50 pieds de longueur, était en bon état et n'eut pas besoin de réparations. Il fallut renouveler les traversines supérieures, les solives et le plancher du tronçon suivant, sur une longueur de 95 pieds. De cet endroit jusqu'à la tête du quai, une distance d'environ 80 pieds, et sur environ 20 pieds de la tête du quai, il fallut reclouer le vieux plancher qui avait été arraché par la mer.

La voie ferrée sur le côté est de l'abord, et qui sert au transport de la pierre à meules, à bord des bateaux, a été reconstruite sur des soliveaux et des traverses. On a aussi placé 42 nouvelles défenses à l'extérieur de la tête du quai et de l'angle nord-est. On acheta 132 verges cubes de petites pierres et 352 verges cubes de gros blocs en granit qui furent placés autour de l'angle nord-est et de la tête du quai. On a remplacé 28 pieds linéaires de pièces de couronnement, sur l'abord.

Les pièces de bois de la voie ferrée, le sommet des défenses, etc., ont été peinturés avec du carbolineum.

Ces travaux furent faits du 25 mai au 26 juillet, du 4 au 10 août, le 20 août, du 1er au 11 septembre et du 5 au 7 octobre.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $2,447.90.

CHAMBERLAIN.

En 1914-15, on a terminé la construction d'un petit quai pour les bateaux de pêche, au pied du chemin Chamberlain, ½ mille à l'ouest du brise-lames de Stonehaven.

Du 2 au 23 juillet 1915, on construisit une rampe pour donner accès à la grève, sur le côté ouest du quai. Cette rampe a 36·7 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et a été construite en caissons avec un lambris de 3 pouces et des défenses sur la face extérieure. On a nivelé et garni de gravier le chemin donnant accès à la grève, sur le côté est du quai.

On a construit une clôture de 65 pieds de longueur, sur le côté extérieur du chemin Chamberlain, près du quai. Une section d'encaissement, de 65 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur, qui avait été construite pour servir de mur de soutènement, a été lambrissée avec du madrier de 3 pouces. L'ouvrage en caissons a été rempli, sur toute sa longueur, 218 pieds, de lest et de gravier. On a nivelé la chaussée sur une longueur d'environ 360 pieds.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $397.43.

THE RANGE.

The Range, comté de Queen, est situé à l'extrémité supérieure du lac Grand, à 72 milles environ de Saint-Jean.

On a fait du dragage à cet endroit pour donner accès au quai en dosses et sciure de bois, qui est situé immédiatement en amont du quai à haut niveau. On pourra ainsi charger le bois provenant de la scierie voisine, sans nuire au trafic sur le quai public pour les passagers et les marchandises.

On a dragué un bassin d'environ 215 pieds de longueur par 60 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur à marée basse. La superficie draguée mesure environ 12,000 pieds carrés.

On a enlevé 1,200·4 verges cubes, mesurées sur place, de déblais consistant en vase, en tuf, en sciure de bois et en dosses.

Le facteur d'expansion a été de 127·5 pour cent, ce qui donne une quantité de 2,739·9 verges cubes, mesure de chaland.

Le prix du contrat était de 40 cents par verge cube et le montant total payé à l'entrepreneur a été de $480.16. Ce dragage fut fait par la *St. John River Dredging and Construction Co.*, avec la drague *Tantawanta*. Les travaux ont été faits du 22 au 25 juin et l'on s'attend à ce que la profondeur atteinte soit permanente.

THOMAS'-CREEK.

Thomas'-Creek, comté de Saint-Jean, est situé à 8 milles environ de Saint-Jean et à 1 mille de Mispec; c'est le lieu de résidence d'environ 25 pêcheurs.

En 1913-14, le ministère a fait construire un ouvrage en caissons, de 150 pieds linéaires, par 11 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, le tout rempli de lest; un deuxième mur de 66 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur a été aussi construit et rempli de lest.

Le 20 février 1916, on reçut l'autorisation de dépenser $100 pour construire un petit escalier et faire quelques réparations aux endroits où l'ouvrage avait été endommagé par de récents orages. Le mauvais temps ayant prévalu, il a été impossible de faire ces travaux, mais on a acheté des fiches, etc.

Les dépenses ont été de $2.78.

TRACADIE.

Tracadie est un village et un centre de pêche, d'agriculture et de commerce du bois, à 17 milles au sud du goulet de Shippagan et 23 milles au nord de la baie de Miramichi.

Du 5 au 10, et du 21 au 23 juillet 1915, on a fait des réparations aux ouvrages de protection de la grève, qui avaient été endommagés par les tempêtes de novembre 1914.

Ces ouvrages consistent en deux rangs de pieux, espacés de 2 pieds; les pieux de chaque rang sont également espacés de 2 pieds. On a placé des branchages entre ces pieux sur une distance de 4,270 pieds. Il a fallu remplacer environ ¾ des pieux qui avaient été emportés. Sur une distance additionnelle de 1,200 pieds, on a enfoncé les pieux nécessaires pour un prolongement des ouvrages de protection, mais on ne les a pas remplis de branchages.

On a employé environ 168,000 pieds cubes de branchages.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $979.90.

UPPER-CARAQUET.

Upper-Caraquet est situé à l'extrémité ouest du havre de Caraquet, 6 milles environ à l'ouest du village de Caraquet.

Un quai public de 350 pieds de longueur a été construit à cet endroit en 1891.

Pendant la tempête du 20 novembre 1914, le quai fut sérieusement endommagé. Trois des piles carrées, de 15 pieds, furent déplacées et une partie du tronçon du rivage fut brisée et arrachée de la fondation.

En 1915-16, on a reconstruit ce quai. Les trois piles déplacées furent enlevées et on construisit, à leur place, un caisson de 61 pieds par 15 pieds, avec une travée de 15 pieds, à chaque bout, le reliant au tronçon du rivage et à la pile n° 3 de l'ouvrage primitif.

On a rempli l'intervalle de 50 pieds, entre la pile n° 3 et la tête du quai, au moyen d'un ouvrage en encaissement solide.

La partie brisée du tronçon du rivage fut remplacée sur une longueur de 64 pieds et les vieux madriers du plancher furent enlevés.

La tête du quai fut aussi replacée sur ses fondations.

Les deux travées ont été pourvues d'un plancher en madriers, mais tout le reste du quai fut rempli de lest et fini avec une chaussée en gravier. De nouvelles pièces de couronnement ont été posées partout, les côtés ont été lambrissés avec des madriers de 4 pouces, le sommet des pièces de couronnement et du lambris, etc., a été peinturé avec du carbolineum.

Ces travaux ont été faits du 2 août au 16 octobre et du 26 au 30 octobre.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $1,853.46.

UPPER-JEMSEG.

Upper-Jemseg, comté de Queen, est situé près de l'extrémité supérieure de la rivière Jimseg, qui sert de décharge au lac Grand.

On a fait du dragage à cet endroit pour améliorer l'accès du quai à bas niveau.

On a creusé un bassin de 270 pieds de longueur par 50 piels de largeur et 9 pieds de profondeur à l'eau basse. Les déblais étaient composés de sable et de gravier.

On a enlevé 5,761·8 verges cubes de déblais, mesure de chaland, au taux de 30 cents par verge cube, formant un total de $1,728.54.

Les entrepreneurs étaient la *New Brunswick Construction Co.* qui ont fait ce travail avec la drague *Tantawanta,* du 11 au 17 juin 1915.

Ces améliorations sont permanentes.

UPPER-SALMON-RIVER.

Upper-Salmon-River, autrement appelé Alma, comté d'Albert, est situé à 6 milles de Anderson's-Hollow et 2 milles de Herring-Cove. Le ministère a construit, à trois périodes différentes, sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière, trois piles de 30

pieds de largeur au sommet et de 180, 240 et 104 pieds de longueur, respectivement chacune étant un prolongement de l'autre. Le ministère, en 1912, a aussi construit un brise-lames sur le côté de l'est de la rivière, de 150 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Le 5 novembre 1913, un contrat a été adjugé à la *Island Dredging and Construction Company* pour la construction d'un prolongement du brise-lames du côté de l'est de la rivière. Ce prolongement consiste en un caisson de bois rond de 46 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec une tête ou une aile de 100 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet.

En 1914-15, on décida de ne pas construire l'aile projetée, mais seulement un prolongement de 70 pieds de longueur. Une prolongation du contrat fut accordée aux entrepreneurs et les travaux ne furent faits qu'en 1915-16. Ils furent commencés le 13 septembre et terminés le 15 décembre 1915.

Les dépenses ont été de $5,132.

WELCHPOOL.

Welchpool, un poste de pêche de 600 habitants, est situé sur l'île de Campobello, partie intégrante du comté de Charlotte, à 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean, en droite ligne, et à 14 milles au sud de Saint-André. En 1909-10, le ministère construisit en ce lieu un quai en encaissement de bois rond, long de 279 pieds, d'une extrémité à l'autre.

En 1915-16, on a construit sur le quai un entrepôt de 12 pieds sur 18 pieds pour le collecteur des douanes et la protection des marchandises périssables. Ces travaux furent faits en juillet 1915, au coût de $166.24.

WEST-BRANCH.

Du 25 au 30 octobre et du 19 au 26 novembre 1915, on a construit un petit quai pour le débarquement des engrais marins, sur l'embranchement ouest de la rivière Saint-Nicholas, à 5½ milles au-dessus de l'endroit où se jette la rivière Richibouctou.

Ce quai a 40 x 28 pieds et consiste en caissons emplis de lest et recouverts de gravier. La face extérieure du quai a 4 pieds de hauteur jusqu'au sommet du couronnement.

Les dépenses pendant l'exercice financier et jusqu'à aujourd'hui, sans compter le prix d'achat du chemin d'accès, ont été de $251.56.

WILSON'S-BEACH.

Wilson's-Beach est un établissement de pêche situé dans une petite anse sur le côté ouest de l'île Campobello, comté de Charlotte, 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean, en ligne droite, et 14 milles au sud de St. Andrews. Le brise-lames de Wilson's-Beach a 475 pieds de longueur, par une largeur variant de 15 à 25 pieds, avec une profondeur de 13 pieds à l'eau basse, au bout du quai.

En 1915-16, on a placé et assujetti avec de fortes chaînes, cinq pilotis-défenses en épinette, de 40 pieds de longueur, à l'angle sud du quai.

Ce travail a été fait en février 1916.

Les dépenses ont été de $45.78.

WOODWARD'S-COVE.

Woodward's-Cove est un établissement de pêche florissant, situé sur le côté est de l'île Grand-Manan, comté de Charlotte, 6 milles au sud de North-Head.

En 1914, le ministère a construit un brise-lames en caissons de bois rond le 300 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet. Cet ouvrage est surmonté d'un éperon de 5 rangs de hauteur.

En 1915-16, on a construit une chaussée d'accès au brise-lames de 1,266 pieds de longueur. A l'extrémité du large, on a construit un ouvrage de protection en bois de 28 pieds de longueur et de 3 à 4 pieds de profondeur, rempli avec de la pierre. Ces travaux furent faits du 1er juin au 12 août; pendant le mois de juin, il n'y eut pas d'interruption dans le travail, mais il y en eut pendant les mois de juillet et d'août.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $774.99.

PROVINCE DE QUEBEC.

ANSE-À-BEAU-FILS.

Anse-à-Beau-Fils, municipalité de Cap-Cove, comté de Gaspé, est située sur le golfe Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé.

De 1898 à 1901, on a construit des ouvrages de protection sur chaque rive du chenal conduisant au bassin intérieur, consistant en deux épis d'environ 440 pieds chacun.

Plus tard, la partie a été prolongée de 150 pieds et un brise-lames de 95 pieds de longueur a été construit en dehors du côté sud-est afin d'en protéger l'entrée et d'empêcher le chenal de se remplir de vase; on a ruéssi à en arriver à ces résultats. En 1913 et 1914, le havre proprement dit a été dragué et on a construit deux murs de soutènement avec parements en bois donnant une longueur totale de 1,150 pieds; ils sont construits sur chaque côté du chenal de la rivière.

Au cours des six derniers mois, l'extrémité de terre du brise-lames, sur une longueur de 40 pieds, a été emportée pendant une tempête; on a dépensé la somme de $254.85 pour remplir la brèche du côté du rivage et pour remplacer une partie de la pierre de lest. Ces réparations temporaires ont résisté aux tempêtes de l'automne.

ANSE-À-LA-CAVE.

L'Anse-à-la-Cave est un havre bien abrité sur le fleuve Saint-Laurent, à deux milles en bas de la rivière des Bergeronnes; c'est l'un des ports de chargement des goélettes faisant le cabotage.

Cette année, on a enlevé les cailloux qui nuisaient aux bateaux, au coût de $200.05. Ces travaux ont été faits à la journée, du 1er au 10 août.

ANSE-À-L'ISLOT.

L'Anse-à-l'Islot est un havre situé à 7 milles à l'est de Newport, vis-à-vis de la ville de Chandler, abrité des vents du nord et de l'est par la terre ferme, et des bourrasques du sud-ouest par une petite île, ne restant ainsi exposé qu'aux tempêtes venant du sud. On a décidé de construire un quai de débarquement s'étendant entre la terre ferme et l'extrémité extérieure de l'île dans la direction du sud-ouest, et devant servir à la fois de débarcadère et de brise-lames contre les bourrasques du sud.

Pendant l'été dernier, le quai qui avait été sérieusement endommagé par une tempête qui sévit à l'automne de 1914, a été complètement réparé au moyen de poteaux plantés en dedans et de barres en fer, avec des défenses posées le long des parements afin de les renforcer. On a renouvelé un cent verges de lest et réparé le plancher sur toute sa longueur.

Dépenses pour l'exercice financier, $597.33.

ANSE-AU-GRIFFON.

(Ces travaux sont décrits dans le rapport annuel de 1915).

L'Anse-au-Griffon est située à 17 milles au nord-ouest du cap Gaspé.

Au cours de l'été dernier, l'extrémité de terre de la jetée du nord-ouest a été réparée sur une longueur de 150 pieds. Environ 80 verges cubes de lest ont été employées; on a ajouté trois rangs de pièces de bois sur une longueur de 75 pieds et le sommet a été couvert par un plancher.

Dépenses pour l'exercice financier, $675.79.

ANSE-ST-JEAN.

L'Anse-St-Jean est située dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 18 milles de son embouchure. C'est un des points d'arrêt des bateaux de la Compagnie *Canada Steamship*. Population, 1,500 habitants.

Au cours de l'année, on a construit un prolongement du quai de 30 pieds de largeur, 80 pieds de longueur et 35 pieds de hauteur.

C'est une construction en bois rond, avec des poteaux verticaux placés aux intersections des traversines et des pièces de parement et baignant dans 17 pieds d'eau, à l'extrême eau basse. On a lesté ce prolongement avec 281 toises de pierre.

Les dépenses ont été de $4,374.54.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 4 juin au 31 août.

ANSE-À-GILLES.

L'Anse-à-Gilles, est un village situé dans le comté de l'Islet, sur la rive sud du fleuve St-Laurent, à 45 milles en bas de Québec. Il y a un bureau de poste dans cette paroisse.

Les grandes marées montent de 21 pieds, les mortes mers de 13 pieds.

Le quai a été transféré au gouvernement en 1914 et réparé à cette époque.

Les réparations considérables entreprises à ce quai, il y a deux ans, ont été complétées pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

La tête du quai, de 50 x 35 pieds, par 17 pieds de hauteur, a été démolie complètement et reconstruite avec de nouveaux matériaux. Trente-deux toises de pierre ont été ajoutées pour le lest. L'espace ouvert, de 22 pieds de longueur, où il n'y avait qu'une travée, a été rempli avec un caisson de 11 pieds de hauteur. On a peinturé les poteaux d'amarrage et les pièces de couronnement. Le quai est complètement renouvelé dans toute sa longueur, et il ne devrait pas y avoir besoin de réparations avant plusieurs années, à moins d'accidents exceptionnels causés par les glaces. L'ouvrage a une longueur totale de 343 pieds, avec une largeur de 12 pieds dans les premiers 278 pieds, y compris les abords en terrassement de 40 pieds de longueur. L'extrémité extérieure, qui est de 65 pieds de longueur, a 35 pieds de largeur sur une longueur de 50 pieds, le reste a 24 pieds de largeur.

L'ouvrage a été construit à la journée pendant les mois de juin, juillet et août, et les dépenses se sont élevées à $2,800.

RIVIÈRE ASHNAPMOUCHOUAN

Pendant les étés de 1910 et 1911, un chenal a été dragué dans la rivière Ashnapmouchouan et les déblais enlevés ont été jetés par-dessus bord.

Des plaintes furent reçues de la part des propriétaires de bateaux, parce que cette digue causait des courants transversaux.

La drague *N° III* fut employée pour redraguer 1,600 verges cubes de déblais qui avaient été jetés par-dessus bord.

Le dragage fut fait du 21 mai au 8 juin.

AYLMER.

Aylmer, comté de Wright, est situé sur la rive québecquoise du lac Deschênes, une expansion de la rivière Ottawa, à 9 milles en haut de la cité d'Ottawa.

Un quai public a été construit en cet endroit en 1910-12.

Pendant la dernière saison, on a réparé ce quai; 800 pieds de bois, m.p. en madriers de 3 pouces ont été posés pour renouveler certaines parties du plancher. On a employé 15 charges de gravier pour niveler et arranger la route sur les abords du quai. Les garde-corps, les garde-roues et l'abri ont été peinturés.

Dépenses pour l'exercice financier, $150.

BAIE ST-PAUL.

Baie St-Paul est située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 64 milles en aval de Québec. La population est d'environ 4,000 âmes.

Au cours de la dernière saison, on a débarrassé les abords du quai, qui est situé au bas d'une côte de sable, des cailloux qui y étaient roulés et qui obstruaient le trafic.

Ce travail fut fait à la journée, du 27 septembre au 4 octobre 1915.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $61.20.

BATISCAN.

Batiscan est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en haut de Québec et à 21 milles en bas des Trois-Rivières. Population, 1,290 habitants.

Le quai construit à cet endroit en 1864 fut acheté par le ministère en 1912, de la *Canada Steamship Co.,* et il fut décidé de construire une superstructure en béton. Le contrat pour cet ouvrage fut adjugé à MM. C. A. Gruninger et J. M. Dalton, à des prix par unité. Les travaux furent commencés le 27 août 1913, mais le 23 juillet 1915, un arrangement fut fait par lequel le contrat était transféré à MM. Davis, Larivière et Reg. W. Louthood; cet arrangement fut autorisé par un arrêté du conseil.

Le quai a une longueur de façade de 237·2 pieds, 31 pieds de largeur du côté est et 31·8 de largeur du côté ouest. Il a un abord de 104 pieds de longueur par 110 pieds de largeur, composé d'un remblai en terre protégé par un revêtement en pierres perdues.

Pendant le dernier exercice financier, on a fait 42 pour 100 de l'ouvrage, y compris l'immersion d'un caisson de 57 x 36 x 15 pieds, placé sur le côté ouest. On a aussi construit un mur en béton de 280 pieds de longueur, avec un remplissage en pierre et en terre.

Les dépenses totales ont été de $29,632.63.

BATISCAN.

Dragage.

Le dragage que l'on a fait à Batiscan pour obtenir une profondeur de 12 pieds d'eau a consisté à nettoyer les chenaux en haut et en bas du quai du gouvernement, dans le fleuve Saint-Laurent, pour faciliter l'accostage à ce quai des steamers de la malle royale, qui voyagent entre Montréal et Québec, pour livrer le fret et la malle; la longueur du chenal est de 4,200 pieds. La drague *N° 116* a été mise en opération du 25 juin au 30 octobre.

On a enlevé 122,149 verges cubes de déblais. La superficie du dragage a couvert 1,204,750 pieds carrés pour un chenal de 300 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 12 pieds.

Dans le printemps précédent, la même drague avait été mise en opération à Batiscan pour préparer un lit pour les fondations en caissons de la superstructure en béton

du quai que le gouvernement faisait construire. Ce dragage a été fait entre le 10 et le 22 mai.

On avait alors enlevé 7,470 verges cubes de déblais.

BEAUPORT.

Dragage.

Beauport est situé dans le comté de Québec, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 3 milles en aval de Québec; sa population est de 4,000 habitants.

Le chenal, de 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau, pour l'usage des goélettes, commencé en 1914, a été complété pendant la présente saison. L'ouvrage a été fait, en continuation de son contrat, par la compagnie J. H. Poupore, entre le 11 mai et le 21 octobre 1915. On a dragué sur une étendue approximative de 148,000 pieds carrés et enlevé 38,802 verges cubes (mesure de chalands) de vase, de sable et de glaise, ou 25,983 verges cubes mesurées sur place, donnant un facteur d'expension de 50 pour 100. Le facteur d'expansion considérable est dû à la grande quantité de vase semi-liquide qui revenait remplir la tranchée. Le prix du contrat a été de 30 cents par verge cube, et le montant payé à l'entrepreneur a été de $7,794.90.

BELŒIL-STATION.

Belœil-Station comprend une partie du village de Belœil, comté de Verchères.

On a entretenu en bon état les estacades de Belœil, qui ont été placées pour faciliter le passage des bateaux et des barges sous le pont tournant du Grand-Tronc, sur la rivière Richelieu. Les dépenses ont été de $133.59.

BERSIMIS.

Bersimis, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 56 milles en bas de Tadoussac. C'est une station importante des compagnies de la Baie d'Hudson et des Révillon. La population est d'environ 250 habitants.

Cette année, on y a construit un nouveau quai, au coût de $1,908.54. C'est une construction en pilotis de 150 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une pile de tête de 20 x 30 pieds, baignant dans 7 pieds d'eau à l'extrême eau basse.

Les matériaux avaient été achetés l'année précédente.

Ces travaux furent faits à la journée, du 9 août au 30 septembre.

BERTHIER (EN BAS).

Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Le village de Berthier est situé dans le comté de Montmagny, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 29 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice financier, on a fait au quai de Berthier (en bas) les réparations ci-après mentionnées:—

Les parements du côté ouest du quai ont été lambrissés en merisier rouge de 6 pouces d'épaisseur, sur une longueur de 325 pieds par une hauteur de 18 pieds. Le plancher et les solives ont été renouvelés sur une surface de 6,000 pieds carrés; on a posé de nouvelles pièces de couronnement sur une longueur de 175 pieds; quatre poteaux d'amarrage brisés ont été remplacés; quatre défenses neuves en orme de 25 pieds de longueur et de 12 x 12 pouces ont été mises en place. On a entièrement réparé l'escalier du côté ouest du quai.

Les travaux commencés le 21 juin ont été complétés le 21 juillet, au coût de $1,486.39.

BERTHIERVILLE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1914.)

Berthierville est un port très actif et une ville incorporée, dans le comté de Bertrier; le Pacifique-Canadien y a une station.

On a renouvelé le tuyau d'égout traversant l'emplacement du quai, au coût de $42.78.

BONAVENTURE (L'ÎLE). (PETIT BONAVENTURE).

L'île de Bonaventure, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, a environ 2½ milles du village de Bonaventure.

C'est un établissement agricole et de pêche récemment constitué en paroisse.

Le brise-lames, construit à cet endroit en 1911-12, a 188 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 8·5 pieds de hauteur.

L'ouvrage exécuté au cours de l'exercice financier consiste en la construction d'un prolongement au brise-lames. Ce prolongement a 120 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 9·5 pieds de hauteur; l'ouvrage est complété à l'exception du plancher.

Dépenses pendant l'exercice financier, $597.04.

BOUCHERVILLE.

Mur de protection.

Boucherville, un joli village incorporé du comté de Chambly-Verchères, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, sur le chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern.*

L'année dernière, on avait construit à cet endroit un mur de protection de 550 pieds de longueur. Cette année on a construit un prolongement à ce mur, qui a maintenant 900 pieds de longueur.

L'ouvrage fait au cours du dernier exercice financier a compris la construction d'un mur en pierres sèches posées à la main, de 350 pieds de longueur, 12 pieds de hauteur moyenne, 6 pieds d'épaisseur à la base et 3 pieds au sommet. L'espace en arrière du mur a été rempli de terre jusqu'au niveau de la rue.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $1,956.89.

Quai.

Le quai, qui s'en allait en ruines, a été rasé au niveau de l'eau et reconstruit en béton. Ce travail a compris la construction d'un mur en béton de 18 pouces d'épaisseur à la base et de 12 pouces au sommet, d'une hauteur moyenne de 10 pieds autour des côtés de l'abord et de la tête du quai, ainsi que le posage d'un plancher en béton de 3 pouces d'épaisseur. On a aussi posé des pièces de couronnement, des poteaux d'amarrage, construit un trottoir, etc.

Ce quai a les dimensions suivantes:—

(*a*) abord: 172 x 21 pieds.

(*b*) tête du quai: 70¾ x 24 pieds.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $4,795.74.

BRYANT'S-LANDING.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Le quai de Bryant est situé sur le côté ouest du lac Memphremagog, à 5½ milles par eau et 8 milles par terre de Magog, où se trouve la station de chemin de fer la plus rapprochée, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

Le 7 mai 1915, une autorisation fut donnée de dépenser la somme de $45 en travaux à la journée en cet endroit.

Les réparations du quai ont été commencées le 10 juin et continuées par intermittence jusqu'au 29 juin 1915. Elles consistèrent à replacer la clôture des deux côtés de la route qui conduit du quai au chemin public; cette route fut aussi nivelée au moyen de gravier.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé 20 charges de gravier.

Dépenses, $15.

CACOUNA.

Cacouna est situé dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 120 milles de Québec. C'est une place très renommée et beaucoup fréquentée pendant la saison d'été.

Les grandes marées montent de 19 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

Pendant le présent exercice financier, on a fait au quai de cet endroit les réparations suivantes:—

Le plancher, à partir de 200 pieds de l'extrémité près du rivage, a été renouvelé sur une longueur de 846 pieds par une largeur de 26 pieds, en madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur.

La plupart des solives ont été remises à neuf, pour lesquelles on a employé 2,264 pieds linéaires d'épinette de 9 pouces carrés.

Le lambrissage d'épinette, sur le côté nord du quai, a été remplacé sur une longueur de 450 pieds par une hauteur moyenne de 12 pieds, avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur.

Le garde-corps, du côté nord du quai, qui avait été endommagé par la glace a été renouvelé sur une longueur de 150 pieds et peinturé.

On a aussi fait quelques réparations à la cale de débarquement.

Ces travaux ont été exécutés pendant les mois de juin, juillet, août, septembre et octobre, au coût de $2,461.93.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 86 milles en bas de Québec. Population, 1,200 habitants.

Pendant la dernière saison, des réparations ont été faites au toit de l'abri sur le quai. Le toit, l'abri et les poteaux ont reçu une couche de peinture.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 1er au 6 août 1915, au coût de $144.51.

CAP-DE-LA-MADELEINE.

La paroisse du Cap-de-la-Madeleine est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice.

Un quai du gouvernement y fut construit en 1887.

Afin de pourvoir aux besoins des industries de l'endroit, on accorda, en 1913, un contrat pour la construction d'un prolongement de 145 pieds en avant du quai du gouvernment, mesurant 160 pieds sur la façade nord et 127 pieds sur la façade de l'est. Cet ouvrage a été payé d'après une liste de prix par unité.

Pendant le dernier exercice financier, on a immergé sur le côté est, un caisson de 127 pieds de longueur, ayant un cubage de 2,280 verges; le prolongement fut ensuite nivelé en entier à un niveau de 12 pieds supérieur à l'élévation, ce qui a requis 4,355 verges cubes de terre de remplissage; un lit de macadam fut ensuite posé sur le quai, qui fut accepté le 23 novembre dernier.

Le coût total de cet ouvrage a été de $73,158.55.

CAP ST-IGNACE.

Le village du Cap St-Ignace est situé sur la rive sud du fleuve St-Laurent, dans le comté de Montmagny, à 46 milles en bas de Québec.

La paroisse dont la population est de 3,000 habitants environ, contient plusieurs grands magasins, des moulins à scie et une filature.

Le commerce des produits de la ferme est très actif et il se fait aussi un trafic considérable de bois de toute sorte.

En 1915-16, on a réparé le quai en cet endroit; ces réparations ont consisté à renouveler complètement le plancher sur une longueur de 700 pieds par 20 pieds de largeur. On a aussi remplacé quelques solives qui étaient pourries.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois de juin et juillet, et les dépenses totales se sont élevées au chiffre de $997.10.

CARLETON.

Carleton, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs. C'est le centre d'affaires d'un district agricole important, et une station estivale très fréquentée.

Il y a une tannerie, plusieurs scieries et une minoterie.

Au cours de l'exercice financier de 1915-16, on a construit un mur de protection le long de la grève afin de protéger le chemin contre l'action de la mer.

L'ouvrage consiste en un caisson continu de 420 pieds de longueur, construit en cèdre et rempli de lest et de gravier; ce caisson a 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur.

Dépenses pour l'exercice financier, $688.31.

CAUGHNAWAGA.

Dragage.

Caughnawaga, ou Sault St-Louis, est un village situé dans le comté de Laprairie, sur la rive sud du fleuve St-Laurent, vis-à-vis la ville de Lachine, à 10 milles de Montréal et 15 milles de Beauharnois. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a une station située à ½ mille du village appelé Jonction Adirondack. Caughnawaga est entièrement habité par des sauvages de la tribu des Iroquois; il y a une église catholique et une église méthodiste, 13 magasins, une fabrique de crosses, des bureaux de télégraphe et de messageries, la *Montreal Quarry Co.*, etc.

La population de ce village est d'environ 2,300 habitants.

On a fait du dragage à cet endroit pour faciliter l'accostage de barges tirant de 6 à 7 pieds d'eau au quai de la *Montreal Quarry Co.*

Trafic: Lorsque son outillage sera complété, la *Montreal Quarry Co.*, s'attend d'expédier chaque jour de 1,000 à 1,500 tonnes de pierres concassées, ou trois barges par jour.

Du 21 juillet au 1er septembre, la drague *N° 119* du ministère a enlevé 2,423 verges cubes (mesure de chaland) de tuf dur pour faire un chenal de 7 à 8 pieds le long du quai du Grand-Tronc. Le nombre de verges cubes mesurées sur place, tel que déterminé par des sondages pris en février 1916, est de 1,817. La quantité du mesurage sur place correspond au mesurage sur les chalands par un facteur d'expansion de 33⅓ pour cent. Les heures de dragage réel ont été de 249½; on a fait une tranchée de 15 à 25 pieds de largeur, par 1 à 8 pieds de profondeur sur une distance de 843 pieds. Les déblais ont été transportés et jetés à un demi-mille au nord du chenal principal.

Dimensions de l'ouvrage fait: un chenal de 275 pieds de longeueur le long du vieux quai du Grand-Tronc, par 25 et 90 pieds de largeur au fond, le tout de 7 ou 8

pieds au niveau de l'eau basse. L'endroit où s'est fait ce dragage est immédiatement en bas du quai du Grand-Tronc et vis-à-vis le quai du gouvernement.

En 1912, la drague *N° 3* du ministère avait travaillé du 23 août au 12 septembre et enlevé 1,082 verges cubes (mesure de chaland) de tuf dur, de cailloux et de pierres, et l'on avait fait un chenal de 6 pieds et un bassin près du quai du gouvernement.

Quai.

Le quai public, construit en 1909, consiste en un encaissement à parements clos rempli de pierres, de 149 pieds de longueur par 11 pieds de largeur, avec une aile de 40 pieds à chaque bout. Ce quai est employé par le bateau traversier qui fait le service entre cet endroit et Lachine, sur la rive opposée, ainsi que pour le chargement de la pierre concassée.

On a fait quelques réparations, par du travail à la journée, aux pièces de parement, au plancher et à l'abord en pierre, au coût de $298.07.

CHAMPLAIN.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915).

Le village de Champlain est situé dans le comté du même nom, sur le fleuve Saint-Laurent et sur la voie du Pacifique-Canadien, à 15 milles en bas des Trois-Rivières.

Les eaux ayant brisé le mur et emporté le remplissage sur le côté ouest de l'abord et du quai, il était urgent d'y faire des réparations.

Un mur de protection en béton, de 140 pieds de longueur, a été construit sur le côté ouest de l'abord; à l'angle sud-ouest de l'éperon du brise-glaces, on a enfoncé onze pilotis pour protéger la superstructure contre les inondations et on a placé un lit de béton en dedans des pilotis.

Les dépenses totales ont été de $1,117.50.

CHATEAUGUAY.

Réserve des sauvages.

On a fait des travaux près du bassin de Chateauguay, sur la rive est de la rivière Chateauguay.

Une assez grande étendue de terre, située dans le voisinage de la rivière et du chemin de fer, ne pouvait être drainée qu'à travers les terres de la réserve des sauvages, qui forment une projection dans le fleuve Saint-Laurent, immédiatement en aval de l'embouchure de la rivière Chateauguay.

En nettoyant un fossé existant et en creusant un nouveau fossé à travers les terres de la réserve, il a été possible de drainer l'étendue de terrain en question.

Le vieux drain avait 2,500 pieds de longueur, le nouveau drain a été raccordé avec l'ancien et traverse un marais et la partie inférieure d'une crête, pour se jeter dans une baie du fleuve.

Ce fossé de drainage a été creusé sur une distance de 7,320 pieds; il a 5 pieds de largeur au fond et 7½ entre ses bords.

Les déblais qu'on en a retirés consistaient en vase noire, en argile et en cailloux; il a fallu briser plusieurs de ces cailloux à l'aide d'explosifs.

Ce travail a été fait du 1er septembre au 15 octobre.

Barrage sur la rivière Chateauguay.

Ce barrage a été construit en 1913, en vue d'enrayer les inondations et les amoncellements de glaces qui se renouvelaient presque tous les ans à Chateaugauy-Bassin.

Il consiste en un mur en pierres sèches revêtu de béton sur une épaisseur de 10 à 12 pouces. La hauteur moyenne du barrage est de 6 pieds de hauteur; il retient l'eau jusqu'à une hauteur de 4 pieds et 3 pouces au-dessus du niveau de l'eau basse.

Au printemps de 1915, on s'aperçut qu'il avait été endommagé par l'inondation. Une brèche de 30 pieds s'était formée près de la rive est et les deux culées avaient été détruites. Le barrage lui-même avait été rongé par en dessous par les eaux.

Pendant la saison de 1915, on a fermé la brèche et construit une échelle à poissons pour se conformer à la loi.

Les bouts du barrage ont été reconstruits en pierres sèches jusqu'à la ligne du rivage. Ces réparations ont été faites à la journée en septembre et octobre 1915. Les dépenses ont été de $636.86.

Bien que le barrage ait failli être détruit, la glace n'a causé aucun dommage à Chateauguay-Bassin pendant les trois années de 1914 à 1916 inclusivement.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à la tête de la navigation; c'est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. La compagnie de navigation *Canada Steamship* fait le service quotidien entre Québec et Chicoutimi. Population, 8,000 âmes. Les grandes usines de pulpe et de papier qui sont situées dans les environs font un grand commerce d'expédition.

Cette année, on a démoli l'abord du quai sur une longueur de 110 pieds et une largeur de 50 pieds; on l'a remplacé par un remblai en terre de 25 pieds de hauteur et on a fini la surface par un lit de pierre concassée et de gravier, de 24 pouces d'épaisseur, bien roulé au moyen d'un rouleau à vapeur. On a enlevé le plancher entre l'atelier et le hangar à marchandises, sur une superficie de 60 x 85 pieds et on l'a remplacé par un lit de 3 pieds d'épaisseur en terre et en gravier. On a renouvelé le pavé en bois en face du hangar à marchandises, sur une superficie de 9,600 pieds, ainsi que le plancher de la cale d'accostage et le lambris du côté ouest du quai. On a réparé la pile du nord-ouest, qui mesure 20 x 30 pieds, construit un nouveau hangar de 30 x 30 pieds, réparé le toit du vieux hangar et placé un nouveau chapeau de cheminée en métal. La partie est du quai a été exhaussée de 2 à 3 pieds, sur une superficie de 12,000 pieds. L'éclairage était autrefois fourni par la *Chicoutimi Electric Co.*, qui chargeait un prix excessif; on a installé un appareil Lister-Brouston dont l'entretien et l'opération n'ont coûté que $164. Les diverses réparations, l'installation de l'appareil d'éclairage électrique et l'entretien des ateliers du charpentier et du forgeron ont coûté $7,487.60.

Les travaux ont été commencés le 1er avril et terminés le 31 mars.

CHICOUTIMI (RANG SAINT-IGNACE).

Le rang Saint-Ignace est une partie de la paroisse de Chicoutimi, située à deux milles de la ville du même nom.

Cette année, on a construit un ouvrage de protection contre le courant du Saguenay, le long des propriétés publiques. Cet ouvrage a 100 pieds de longueur et a coûté $195.62.

C'est une construction en bois rond ordinaire de 8 pieds de largeur par 6½ pieds de hauteur, lambrissée avec des madriers de 2 pouces et remplie de pierre et de terre.

Les travaux ont été faits à la journée, du 4 au 24 décembre.

COMO.

Como, comté de Vaudreuil, est un village situé sur la rive nord du lac des Deux-Montagnes, vis-à-vis le village d'Oka, et le long de la ligne d'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 30 milles de Montréal. Les steamers de la rivière Ot-

tawa font escale en cet endroit. Il y a dans ce village une église épiscopalienne et un bureau de télégraphe. La population en 1901 était de 628 habitants.

En 1915, le ministère à fait faire à et près de Como du dragage pour améliorer cette partie de la rivière.

(A) Boyer: Le but du dragage fait en cet endroit était de permettre d'accoster facilement au quai du sénateur Boyer, et de donner plus d'eau du côté nord du dit quai, vu qu'il y a un débarcadère sur les bords du quai.

Le 9 et 10 juillet 1915, la drague *N° 108* a enlevé environ 332 verges (mesure de chaland) de glaise et de cailloux pour compléter les approches du quai.

Le nombre de verges mesurées, *in situ,* est de 240, tel que déterminé par des sondages pris en décembre 1915.

La quantité de déblais mesurée sur place correspond à celle qui a été mesurée sur les chalands en ajoutant un facteur d'expansion de 33⅓ p. 100.

Le temps réel du dragage a été de 15½ heures; on a fait une tranchée de 20 pieds de largeur par 2·6 de profondeur, sur une distance creusée de 128 pieds. Les déblais ont été jetés à ½ mille au large du quai.

Les dimensions de l'ouvrage fini sont comme suit: une tranchée de 135 pieds de longueur par 45 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 4 pieds francs à l'eau basse.

L'endroit où s'est fait le dragage est situé à 2,500 pieds en bas de Como et de la traverse d'Oka, ou au nord-ouest de la Pointe Boyer.

L'ouvrage a été complété à l'entière satisfaction de la partie intéressée.

(B) Como (traverse): Le but du dragage à cette place était pour faciliter l'accès, sur le côté de Como, à deux yachts à gazoline qui font la traverse 4 fois par jour, aller et retour, entre Como et Oka.

Pendant l'année dernière, le trafic à cette traverse a été comme suit: environ 12,000 passagers, avec voitures et marchandises en général.

Du 26 mai au 14 juillet, la drague N° 106 du ministère a enlevé 5,770 verges cubes (mesure de chaland) de glaise, pour compléter un chenal de 5 pieds et un bassin. Le nombre de verges mesurées sur place a été de 4,336, tel que déterminé par des sondages pris en décembre 1915, ce qui donne un facteur d'expansion de 33⅓ p. 100. Le temps réel du dragage a été de 260 heures; la tranchée a été de 7 à 32 pieds de largeur par une profondeur de 1·5 à 7 pieds, sur une distance creusée de 1,851 pieds; les déblais ont été jetés à un mille au large, à 1,500 pieds en descendant de l'entrée du chenal de la traverse, dans le lac des Deux-Montagnes.

Les dimensions de l'ouvrage fait en 1915 ont été comme suit: un chenal de 940 pieds de longueur par 25 pieds de largeur au fond, et un bassin de 375 pieds par 50 pieds le long du rivage, le tout à une profondeur de 5 pieds au niveau de l'eau basse.

L'endroit où s'est fait le dragage est situé à 6,000 pieds en bas du quai de Como, ou à l'extrémité du chemin qui conduit à la gare du chemin de fer Pacifique-Canadien.

En 1911, le ministère avait fait creuser les approches de ce débarcadère, près du rivage, sur une longueur de 500 pieds par 25 pieds de largeur. Les déblais avaient été jetés de chaque côté de la tranchée. En 1912, la drague *St-Louis* avait été mise en opération à ce même endroit pour draguer les déblais jetés par dessus bord par la même drague dans l'automne précédent. En 1912, on a enlevé 2,875 verges cubes de déblais mesurées sur les chalands.

Les travaux ont été exécutés à l'entière satisfaction de la partie intéressée.

COTEAU DU LAC.

Coteau du Lac, ou Saint-Ignace, est un village prospère sur le Saint-Laurent, à 3 milles de la station de Coteau du Grand-Tronc et 36½ milles au sud-ouest de Montréal.

Le quai public qui a été construit en 1889 a les dimensions suivantes:
(*a*) Abord: 73 x 21 pieds et 39 x 45 pieds.
(*b*) Tête du quai: 100 pieds par 20 pieds et 8 pouces, et 13 pieds et 5 pouces.
(*c*) Hangar: 45 x 27 pieds.

La tête du quai a été complètement reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, au coût de $1,123.34.

D'AUTRAY.

D'Autray, comté de Berthier, est un petit village situé à l'extrémité nord-est de la paroisse de Lanoraie, à 4½ milles au nord de Lanoraie, à 4½ milles au sud de Berthierville. On y compte un moulin à scie, un moulin à farine, un magasin et un bureau de poste.

Le but du dragage a été de faciliter le chargement de l'importante expédition de bois, de foin, d'avoine et de patates qui se fait dans cet endroit et aussi de pierres concassées pour un nouveau chemin.

Trafic: On a expédié 650,000 pieds, m.p. de bois, 500 tonnes de foin, 3 barges d'avoine, 2 chalands de pierres concassées et 3,000 minots de patates.

Du 17 mai au 19 juillet, la drague *N° 119* du ministère a enlevé 11,484 verges cubes de déblais pour faire un bassin de 8 pieds. Le nombre de verges cubes de déblais mesurées sur place, tel que déterminé par des sondages pris le 16 mars 1915, a été de 8,615, ce qui donne un facteur d'expension de 33⅓ p. 100. Heures de dragage réel, 355¾; tranchée, 15 à 20 pieds de largeur par une profondeur de 1 à 8 pieds, sur une distance creusée de 2,100 pieds.

Les déblais ont été jetés à une distance de 1 mille en descendant le courant, au sud du chenal de Berthier, près du bout d'en haut de l'Ile-aux-Foins.

Dimensions de l'ouvrage fini: un bassin de 350 pieds de longueur sur la face extérieure par 150 pieds le long du rivage et 100 pieds de largeur, à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse.

L'endroit où le dragage a été fait se trouve immédiatement du côté d'en haut du courant, à la rivière St-Joseph, vis-à-vis la propriété de E. Valois, à 300 pieds du chemin public.

Par le fait que la place n'est pas exposée aux tempêtes et qu'il n'y a presque pas de courant, on s'attend à ce que ce bassin n'aura pas besoin d'être dragué de nouveau avant 15 ans.

En 1913, la drague *N° 103* du ministère avait enlevé 4,485 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands, à l'extrémité extérieure du bassin.

En 1914, la drague *N° 103* du ministère avait été mise en opération au même endroit et a enlevé 1,584 verges cubes de déblais mesurées sur les chalands. Le nombre total de verges cubes (mesure prise sur les chalands) enlevées de 1913 jusqu'à la présente année, a été de 17,553; tous ces déblais étaient formés de glaise.

DESJARDINS.

Desjardins, comté de Pontiac, est situé dans l'île aux Allumettes, près du côté nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis le ville de Pembrooke, Ont.; elle communique avec cette ville par un service régulier d'un bateau-traversier qui sert au trafic interprovincial.

En 1904-5, un quai a été construit en cet endroit, et l'année suivante on fit un prolongement à la tête du quai. En 1911-13, un plancher neuf a été posé sur le vieux plancher de l'approche.

Pendant le dernier exercice on a fait des améliorations considérables à ce quai; les pièces de couronnement ont été renouvelées sur l'approche en bois, et du gravier a été posé sur l'approche en pierre, dans le cours du mois d'août. En mars, on a lam-

brissé la tête du quai avec un bois de 6 pouces, jusqu'à 7 et 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse; 125 pieds linéaires de lambris ont été posés.

Dépenses pendant l'exercice financier, $698.63.

DESCENTE DES FEMMES.

Descente des Femmes, comté de Chicoutimi, est située sur la rive nord du Saguenay, à 27 milles en aval de Chicoutimi. Il y a un bureau de poste, un bureau de télégraphe ainsi qu'une scierie importante. La population est d'environ 25 familles d'agriculteurs.

Pendant l'année, on a exhaussé de 2 pieds la tête du quai, qui s'était affaissée; on a renouvelé la cale d'accostage, réparé le hangar à marchandises et les pièces de couronnement et peinturé les poteaux d'amarrage, au coût de $1,499.61.

Ces travaux furent faits à la journée, du 24 juin au 13 novembre.

D'ISRAËLI.

D'Israëli est un village incorporé et une paroisse du comté de Wolfe; il est situé sur la rivière Saint-François à la tête du lac Aylmer. Dans ce village, il y a une station du chemin de fer Québec-Central qui fait le trajet entre Québec et Sherbrooke.

Des réparations au quai de cet endroit ont été commencées le 17 juin et complétées le 31 juillet. Elles consistèrent à renouveler quatre rangs de pièces de parement autour de la tête du quai; à enlever le plancher en bois pour le remplacer par un pavage en pierre et gravier; à lambrisser en madriers de 2 pouces les façades sud-est et nord-est de la tête du quai; à élargir de quatre pieds les abords en caissons et en pierre et à remplacer le vieux pont de bois par un pont en acier et en bois.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,174.41.

DOUCET'S-LANDING OU SAINTE-ANGÈLE DE LAVAL.

Sainte-Angèle de Laval, comté de Nicolet, est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en droite ligne vis-à-vis Trois-Rivières; ce village est en communication par l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Québec, Montréal et Southern, à la station de Saint-Grégoire, avec le chemin de fer Intercolonial, à la station d'Acton, et avec la ligne principale du Grand-Tronc entre Montréal et Québec, à la station de Victoriaville.

La population du village de Sainte-Angèle de Laval est d'environ 800 habitants, et celle du comté est d'environ 26,000 habitants, qui tous sont tributaires des Trois-Rivières.

On a fait du dragage en cet endroit avec la drague *N° 116.* du ministère, aidée du remorqueur *Monitor.* L'ouvrage a été commencé le 24 mai 1915 et continué jusqu'au 9 juin. Il a été dragué 13,680 verges cubes de déblais de la classe "B", mesurées sur les chalands; ces déblais étant composés de cailloux solidement cimentés dans le fond de glaise, de gravier et de sable.

Le but de ce dragage est de fournir un accostage sûr au bateau traversier le *Progress,* qui fait le trajet entre Trois-Rivières et la rive sud. On n'a pu finir l'ouvrage, la drague n'ayant été disponible que pour un temps bien court; cependant le dragage que l'on a fait pendant ces quelques jours a eu de bons résultats, puisque cela a permis au bateau d'aborder sans danger au quai du Grand-Tronc. On s'attend que lorsque les travaux seront complétés, le bateau pourra venir du quai sans danger même pendant les plus grandes tempêtes; et il est probable qu'il ne se fera pas de remplissage, ou que très peu, parce que le courant aura été détourné par le dragage de la pointe de la batture au côté est du quai.

EAST-TEMPLETON.

East Templeton, comté de Wright, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 7 milles en aval d'Ottawa. Il y a une station du chemin de fer Pacifique Canadien à 1½ mille de la rivière.

Après que le gouvernement fédéral eut acheté le vieux quai de la *Ottawa River Navigation Co.* et fait l'acquisition gratuite d'un emplacement, un quai public a été construit en 1907 à cet endroit.

Pendant la dernière saison, du 8 au 17 novembre, on a fait des réparations à ce quai, consistant à renouveler la couverture en tôle ondulée du hangar inférieur et trois liernes cassées; à réparer les plaques de métal sur le brise-glace et à remplacer les moises entre deux chevalets de pilotis. Vers la fin de mars, la glace a été sciée tout autour du quai pour prévenir une trop grande pression sur le quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $69.95.

ÉCHAFAUD AUX BASQUES.

Echafaud aux Basques, comté de Saguenay, est un abri pour les goéletes qui font la navigation côtière, situé à 9 milles de la baie Sainte-Catherine.

Un montant de $250 a été dépensé au cours de l'année pour enlever des cailloux de la baie.

Ces travaux avaient pour but de permettre aux bateaux d'approcher de la côte; ils ont été faits à la journée, du 27 août au 14 septembre.

ESCOUMAINS.

Escoumains, comté du Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 27 milles en bas de Tadoussac. C'est un endroit important pour le commerce du bois.

Au cours de l'exercice financier, on a dépensé $1,071.74 pour réparer les dommages causés par la tempête de novembre 1914. On a démoli la partie endommagée du quai jusqu'au niveau de l'eau basse, sur une longueur de 200 pieds et toute la largeur du quai.

Ce travail a été fait à la journée, du 25 juillet au 30 août.

FABRE.

Fabre, comté de Pontiac, est un canton agricole situé sur la rive sud du lac Timiskaming, à 11 milles au sud de Ville-Marie; sa population est de 1,000 habitants.

En 1905-07, un petit quai public fut construit en cet endroit. Ce quai a été prolongé en 1910-11 et reconstruit en 1912-14 à une hauteur plus élevée pour correspondre aux changements de niveau du lac Timiskaming, produits par l'emmagasinement des eaux dans des réservoirs. Depuis 1907, on a fait divers travaux d'amélioration à ce quai pour le maintenir en état de répondre aux exigences du trafic qui augmente rapidement.

Pendant le dernier exercice financier, on a réparé le plancher, les garde-corps, le hangar et les abords en pierre. Il a été nécessaire de couper la glace autour des liernes de la structure en pilotis, lorsque le niveau de la rivière a baissé.

Dépenses pendant l'exercice financier, $125.00.

FORT-WILLIAM.

Fort-William est un village situé dans le comté de Pontiac, sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 14 milles à l'ouest de Pembroke; sa population est d'environ 800 habitants. Cet endroit est très fréquenté pendant l'été surtout par les personnes qui y viennent en villégiature.

On y a construit un quai public en 1911-12.

Du 16 au 27 juillet, on a réparé le quai qui avait été endommagé par le bateau à pasasgers pendant des tempêtes de vent. Ces réparations ont consisté à renfoncer en place et renforçer les pilotis, renouveler les liernes et les moises qui avaient été brisées. On a aussi remplacé quelques madriers du plancher et peinturé le hangar.

Dépenses pendant l'exercice financier, $200.00.

GASPÉ.

Afin de subvenir aux besoins du trafic, on a construit un hangar de 288 par 43 pieds, sur l'extrémité de terre du quai à eau profonde, après avoir renforcé la structure du sommet avec des tirants en fer.

Un chevalet en pilotis de 100 pieds a été construit pour supporter la voie ferrée, à l'intérieur de l'extrémité de terre du quai.

Dépenses pour l'exercice financier, $7,921.81.

GEORGEVILLE.

Georgeville est une municipalité incorporée située sur le côté est du lac Memphremagog, à 11 milles de Magog, où se trouve la station de chemin de fer la plus proche.

Des réparations ont été commencées le 30 mai et complétées le 2 juin au quai de cet endroit. Elles consistèrent à recouvrir en bardeaux le toit du hangar du fret et de la salle d'attente, et à enfoncer deux défenses en pilotis à l'angle sud-ouest du quai, au coût de $87.35.

GRANDE ENTRÉE.

Grande-Entrée est le port de l'île Coffin, qui est située à l'extrémité nord-est du groupe des îles de la Madeleine. La population de l'île varie, car des pêcheurs de toutes les autres îles viennent s'y établir pour la saison de la pêche, en particulier pour le temps de la pêche au maquereau; elle varie de 500 à 1,000 habitants.

Le trafic qui se fait à ce port a une valeur de $30,000 à $100,000, dont les deux tiers consistent en poissons exportés et un tiers en marchandises générales qu'on y importe.

On se propose de draguer l'entrée du havre, jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, afin de permettre au bateau de la malle le *Lady Sybil* d'entrer et de sortir du havre plus facilement. Ce dragage nécessite une excavation de trois pieds de profondeur, et l'enlèvement de 20,000 verges cubes de sable, à 30 cents par verge cube, formant un total de $6,000.

On veut aussi agrandir le havre de 150,000 pieds carrés, afin de donner plus d'espace aux goélettes et aux autres bateaux. Les déblais peuvent être transportés dans des petites anses abritées vis-à-vis de la Grosse-Ile, à deux milles du site des travaux.

Pendant la dernière partie de la saison, en octobre et en novembre, la drague du ministère, *N° 4*, a nettoyé une superficie de 91,000 pieds carrés, enlevant 10,000 verges cubes de déblais. Les rapports du capitaine de la drague donnent une quantité de 16,770 verges cubes. Cette différence est due au remplissage.

GRAND RUISSEAU.

Grand Ruisseau est le nom d'une petite anse dans la municipalité de la Rivière au Renard, où une demi-douzaine de barques de pêcheurs viennent atterrir pour y faire sécher leur poisson.

On a enlevé quelques cailloux, au coût de $30.

GRANDE-RIVIÈRE.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1915.)

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est le nom d'un lieu de pêche considérable à environ 21 milles au sud-ouest de Percé.

Le printemps dernier, le chemin conduisant de la voie publique jusqu'au quai du gouvernement, a été emporté par une tempête; on a dépensé la somme de $2,402.24 pour construire des parements en pièces de bois sur une longueur totale de 610 pieds. Le montant de $2,137.20 a été dépensé pour le prolongement du l'ambrissage en béton de la face intérieure, sur une distance totale de 103 pieds.

Dépenses pour l'exercice financier: $4,539.44.

GRANDS-MÉCHINS.

Grands-Méchins, aussi appelé Saint-Edouard des Méchins, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 30 milles au-dessous de Matane. Grands-Méchins compte 1,000 habitants, presque tous pêcheurs ou bûcherons.

Les communications s'y font par eau presque exclusivement. On trouve à Grands-Méchins un très beau havre, où se rendent un grand nombre de bâtiments pour s'y mettre à l'abri.

Pendant l'exercice financier de 1915-16, l'ouvrage a consisté en l'immersion, sur le côté nord du quai, d'une caisson de 100 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 24 pieds de hatueur, afin de protéger le quai, qui a été endommagé au cours de la tempête de novembre de 1914, et pour empêcher tout autre dommage.

Le caisson est complètement rempli de lest mais n'a qu'un plancher temporaire en bois rond.

Dépenses pour l'exercice financier: $3,724.10.

GRENVILLE.

Grenville est un village situé dans le comté d'Argenteuil, sur le côté nord de la rivière Ottawa, à environ 58 milles en bas de la cité d'Ottawa; sa population est de 1,200 habitants.

La dragne *N° 103* du ministère a été mise en opération à Grenville depuis le 12 mai au 12 juin; elle a fait une tranchée peu profonde de 400 pieds linéaires, à travers la glaise, les cailloux, le gravier et le tuf dur, pour faire un plan incliné conduisant à l'échelle à billots dans le moulin de Grier. Les gros cailloux ont été enlevés au moyen d'une quantité considérable d'explosifs. Le plan incliné, de 20 à 25 pieds de largeur au fond, se prolonge dans le rivage sur une distance d'environ 340 pieds, depuis le quai en béton situé à la tête du canal Grenville. On a enlevé 627 verges de déblais mesurés sur les chalands, et en plus, 2,791 verges de déblais jetés par-dessus bord. Selon les arpentages faits avant et après le dragage, on a enlevé 1,800 verges cubes de déblais mesurés sur place, ce qui indique un facteur considérable d'expansion, à cause de la nature du fond dragué.

GRINDSTONE (ILES-DE-LA-MADELEINE).

On a dépensé $450 pour renouveler les défenses le long du quai et pour construire un nouveau plan incliné. On a aussi placé de la pierre à lest le long du chemin conduisant au quai.

GROSSE-ILE.

Station de la quarantaine.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

La Grosse-Ile est située dans le fleuve Saint-Laurent, à un peu plus de 30 milles en bas de Québec, et 6 milles de la rive sud.

Pendant l'hiver dernier, le quai de l'est a été endommagé par la glace, et le lambrissage en bois dur ainsi que les parements près de l'extrémité extérieure du quai ont été brisés sur une surface de 12 x 6 pieds, un peu au-dessus du niveau de l'eau basse, laissant une ouverture par laquelle s'est éboulé le lest de pierre. Afin de fermer cette ouverture, il a été nécessaire d'enlever le lest jusqu'au niveau des pièces de bois endommagées. On a renouvelé les pièces de parement et le lambrissage en bois dur sur une longueur de 20 pieds et une hauteur d'environ 6 pieds. Ces pièces ont été assujetties à des poteaux verticaux neufs au moyen de boulons de fer à vis, après quoi on a replacé le lest en pierre.

Quelques autres réparations ont été aussi faites au lambrissage en bois dur et au plancher du quai. On a réparé l'escalier placé au côté ouest du quai et renouvelé les pièces de couronnement sur une longueur de 100 pieds.

La somme de $1,000 a été dépensée pour ces réparations, et sur le quai de l'ouest il a été dépensé un montant de $200 pour des réparations et des améliorations, formant une dépense totale de $1,200.

Dragage.

Afin d'améliorer la navigation sur les deux côtés du quai de l'est, à la station de la quarantaine, en donnant une profondeur minimum de 8 pieds, à l'extrême eau basse des grandes marées, la drague du ministère *Ottawa* fut employée, du 14 au 20 novembre 1915. Ce travail avait spécialement pour but de permettre au steamer *Alice*, employé pour le service de la quarantaine, d'accoster aux deux côtés du quai, à n'importe quel stage de la marée et de s'y mettre à l'abri. Sur le côté ouest du quai, on n'a pu draguer aussi près du rivage et aussi profondément qu'on l'aurait voulu, pour atteindre la profondeur désirée de 8 pieds, parce qu'on a rencontré le roc vers le milieu du bassin projeté.

On a enlevé 2,662 verges cubes, mesure de chaland, d'alluvions et de glaise.

On a dragué une superficie de 14,300 pieds carrés, et la tranchée a une profondeur moyenne de 4 pieds, donnant un facteur d'expansion d'environ 30 pour 100.

L'ouvrage a été fait d'une manière très satisfaisante et la profondeur obtenue devrait se maintenir pendant 3 ou 4 ans, ou tant que le remplissage n'aura pas été assez considérable pour nécessiter du dragage additionnel.

GROSSE-ÎLE (ÎLES DE LA MADELEINE).

La Grosse-Ile est située à l'extrémité nord-est du groupe des Iles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent, environ 70 milles à l'ouest du Cap-Breton.

Comme la côte nord de l'île est très exposée, il fut décidé d'y construire un brise-lames pour servir d'abri aux pêcheurs. Deux caissons triangulaires isolés, de 50 pieds de largeur par 38 de profondeur, furent contruits et mis en places; un nouveau caisson a été commencé.

Dépenses pour l'exercice financier, $4,000.

HARRINGTON.

Harrington est situé sur la côte du Labrador canadien, à 660 milles environ de Québec. Ce village a une population d'environ 60 familles; il y a deux églises protestantes et un hôpital.

A la dernière session du parlement on a voté un montant de $3,000 pour construire un prolongement du quai à cet endroit.

Le conducteur des travaux a fait rapport que l'ouvrage était terminé, mais il est impossible d'aller en faire l'inspection avant le mois de juin prochain.

Si l'ouvrage a été fait suivant les plans, c'est une tête de quai en bois rond, de 30 x 30 pieds et de 20 pieds de hauteur. Elle est reliée à la vieille partie du quai au moyen de solives et de madriers de 3 pouces.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 1er septembre au 29 janvier, au coût de $2,335.40.

HIGH-FALLS.

High-Falls, comté de Labelle, est un village situé sur le côté est de la rivière du Lièvre, à 26 milles en haut de Buckingham; il se trouve sur la route du portage servant au transport des marchandises, prises aux débarcadères situés en haut et en bas des chutes de même nom.

En 1908, on a construit des petits débarcadères flottants au pied de la voie fluviale, en haut de High Falls et à la tête de la route navigable, en bas de cet endroit; on a dû entrenir annuellement ces travaux. En 1915, on a remplacé le débarcadère d'en haut de High-Falls par un quai en caisson, grossièrement construit.

Afin de subvenir davantage aux besoins des navigateurs, le quai de High-Falls a été amélioré du 1er au 17 juillet, et comme la structure tassa, plus tard, on a dû exhausser, vers la fin de mars, le niveau du quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $121.61.

HOSPITAL-BAY (ÎLES DE LA MADELEINE).

Hospital-Bay est un havre de pêche sur la côte nord-ouest de l'île Grindstone.

Le premier caisson d'un brise-lames de 24 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur fut construit et mis en place. Un nouveau caisson a été construit en partie.

Dépenses pour l'exercice financier, $2,500.

HUDSON.

Hudson, est un petit village du comté de Vaudreuil, situé sur la rivière Ottawa, et le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien (ligne courte), à 9 milles de Vaudreuil et 35 milles de Montréal.

Le quai public construit en 1902, comprend un encaissement à parements fermés, de 120 x 19½ pieds, un abord en pierres, ayant 126 pieds de longueur à partir du rivage jusqu'à la tête du quai, 25 pieds de largeur sur une longueur de 87 pieds à partir du rivage et de 25 à 65 pieds de largeur sur le reste de la longueur (39 pieds), avec des côtés ayant un fruit de 1 dans 1 et un garde-corps. Un entrepôt de 18½ pieds par 24 pieds, a été construit à l'angle ouest de l'abord et de la tête du quai; il repose en partie sur l'abord et sur le quai et en partie sur des pilotis.

Des réparations ont été faites à l'angle nord-ouest du quai, au coût de $151.46.

HULL.

Hull, comté de Wright, est située sur la rivière Ottawa, vis-à-vis de la cité d'Ottawa. On y trouve des pouvoirs d'eau importants, employés en grande partie au développement de l'électricité et à la fabrication de pulpe et papier, etc.

On a construit un quai permanent en 1901-03. De légères améliorations ont été requises de temps en temps pour entretenir la structure en bon état, afin de subvenir au trafic toujours augmentant.

Pendant les mois de septembre et novembre, on a construit une nouvelle galerie au deuxième étage du hangar à marchandises, avec un escalier, une rampe et une porte à coulisses. On a renouvelé quelques vitres et réparé le lambrissage en tôle galvanisée, sur le côté donnant sur le débarcadère.

Dépenses pendant l'exercice financier, $120.27.

ÎLES AUX COUDRES.

L'Ile aux Coudres est située dans le comté de Charlevoix, dans le fleuve Saint-Laurent, à 62 milles en bas de Québec. Population, 1,500.

Au cours de la dernière saison, on a renouvelé tout le plancher du quai, couvrant une surface approximative de 1,000 verges carrées. On a aussi renouvelé les solives du plancher et quelques-unes des pièces de parement, des longrines et des traversines. On a posé au delà de 700 pieds linéaires de pièces de couronnement et 10 poteaux d'amarrage. Plus de 120,000 pieds (mesure de planche) d'épinette de toutes les dimensions, ont été employés pour ces réparations. On a distribué 100 verges cubes de pierre de remplissage aux endroits où c'était nécessaire.

Les travaux ont été faits à la journée, du 17 mai au 20 octobre 1915.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $3,883.56.

Enlèvement de cailloux.

On a nettoyé le havre, vis-à-vis de l'église, des cailloux qui l'obstruaient afin de le rendre plus sûr pour les goélettes. On a fait sauter et on a enlevé environ 60 gros cailloux.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 15 septembre au 7 octobre 1915, au coût de $252.80.

ÎLE PERROT SUD.

(Ce travail a été décrit dans le rapport de 1915.)

L'Ile Perrot Sud est un village du comté de Vaudreuil, à 3 milles de Sainte-Anne de Bellevue et 21 milles à l'ouest de Montréal.

Au cours de l'année on a construit le caisson de la tête du quai sur le rivage ainsi qu'un chaland pour le transport des matériaux.

Le dragage ayant été partiellement fait, le 1er novembre dernier, on procéda au lancement du caisson, qui fut immergé à l'endroit voulu, construit à une hauteur de 7 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse et rempli de pierre sur une hauteur de 12 pieds. On a posé la moitié du plancher et construit les trois-quarts de l'abord en pierres.

Cet ouvrage a été fait à la journée, sous la direction du contremaître A. Lalonde, qui recevait un salaire de $3 par jour.

Les dépenses ont été de $5,027.62.

ÎLE VERTE.

Le village de l'Ile Verte, dans le comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles en bas de la Rivière-du-Loup, et 130 milles en aval de Québec.

Les grandes marées montent de 19 pieds; les mortes mers de 12 pieds.

La reconstruction de la superstructure du quai de la Rivière-du-Loup a été commencée depuis trois ans et s'est continuée pendant l'exercice financier; une longueur de 160 pieds, près de la pile extérieure, par une largeur de 22 pieds sur une hauteur moyenne de 12 pieds a été renouvelée en même temps depuis le sommet jusqu'au fond. Toute la pierre de lest a été enlevée et chaque pièce de bois a été remplacée. Pour maintenir le quai ouvert au public, un plancher temporaire sur des tréteaux a été construit

sur le côté est du quai, sur une longueur de 200 pieds. Sur la tête du quai, on a réparé le plancher sur une surface de 17,600 pieds carrés. Les propriétaires des terrains aux environs du quai ont demandé qu'un fossé fut nettoyé et mis en bon état pour drainer ces terrains, et la balance de l'argent disponible, environ $50, a été dépensé à faire cet ouvrage nécessaire.

Ces travaux ont été exécutés à la journée, pendant les mois de juillet, août et septembre, et les dépenses totales ont été de $4,499.99.

Dragage.

Les navigateurs s'étant plaint de ce que la profondeur du côté ouest du quai était insuffisante pour permettre à leurs goélettes d'accoster près du quai, excepté à marée haute, on a dépensé $991.95 pour faire du dragage afin de remédier à cette condition. On a creusé une tranchée de 2 pieds de profondeur sur une superficie de 14,500 pieds et on a enlevé 918 verges cubes, mesurées sur place, d'alluvions et de glaise. Le facteur d'expansion a été d'environ 25 pour 100.

Ces travaux ont été faits du 24 septembre au 14 novembre 1915; on a empli des chalands de vase, à la pelle, à marée basse et on les transportait à marée haute.

Ces battures avaient été formées par les sédiments transportés par le courant de la rivière Verte et interceptés par le quai. Elles se reformeront probablement encore, mais cela prendra probablement plusieurs années.

KAMOURASKA.

Le village de Kamouraska est situé dans le comté du même nom sur la rive sud du fleuve St-Laurent, à 90 milles en bas de Québec; c'est un village qui est en renom surtout comme place d'été pour les touristes. Sa population est d'environ 1,500 habitants.

Pendant l'exercice financier, on a fait quelques réparations urgentes au quai de Kamouraska; le plancher a été réparé et six poteaux d'amarrage ont été renouvelés.

La somme de $99.52 a été dépensée pendant les mois de septembre et de novembre.

KNOWLTON-LANDING.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Knowlton-Landing est situé sur le côté ouest du lac Memphremagog, à 11 milles par eau et 15½ milles par terre de Magog, qui est la station de chemin de fer la plus proche sur la ligne du Pacifique-Canadien.

Les travaux exécutés au quai de cet endroit ont consisté à démolir l'angle nord de ce quai avec la défense, qui avaient été endommagés pendant la crue des eaux et à reconstruire le tout en neuf.

Pour cet ouvrage on a employé 800 pieds de bois et quelques bandes de fer.

Les dépenses ont été de $50.

LANORAIE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915).

Lanoraie, comté de Berthier, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 5½ milles de la station de Lanoraie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 37 milles au nord-est de Montréal.

L'hiver dernier, il se forma de la glace au-dessous du lambrissage du brise-lames et à la crue des eaux, celui-ci fut soulevé, ce qui brisa quelques-unes des pièces de parement. On y fit des réparations, à la journée, au coût de $59.38.

LAPRAIRIE.

Laprairie, comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent, et une station du chemin de fer du Grand-Tronc.

(A) Digue.—Contrat.

En janvier 1914, un contrat fut accordé à MM. Duranceau et Poupore, de Laprairie, pour la construction d'une digue surmontée d'une chaussée, à des prix par unité.

Pendant le dernier exercice financier, tout le remplissage et une partie du talus en pierres perdues furent faits, ainsi qu'un partie de la chaussée macadamisée, de 1,500 pieds de longueur, et toute la pierre nécessaire pour terminer le contrat fut livrée sur le lieu des travaux.

Cette année, on a construit le lit de la chaussée, de 15 pouces d'épaisseur, sur une longueur de 700 pieds et on a livré 2,226 tonnes de pierre concassée sur le site des travaux. Les dépenses totales, faites pendant cette année, ont été de $2,826.47.

(B) Digue.—Travail à la journée.

On a construit une chaussée macadamisée, de 6,500 pieds de longueur, sur le sommet de la digue, pour accommoder temporairement le trafic pendant la saison du printemps. Les pierres qui avaient été livrées par l'entrepreneur furent étendues sur une épaisseur de 15 pouces et une largeur moyenne de 15 pieds. Ces pierres ont ensuite été recouvertes de pierre concassée et de sassures sur une épaisseur de 2 pouces; le tout a ensuite été arrosé et bien roulé. Ces travaux furent faits à la journée, au coût de $2,017.

(C) Chaussée en madriers.

Afin de ne pas interrompre le trafic pendant la construction de la digue, on a construit une chaussée temporaire en madriers, de 6,500 pieds de longueur, le long de la digue.

Cette chaussée a 16 pieds de largeur et consiste en madriers de 3 pouces, posés longitudinalement sur des traverses, de 8 x 4 pouces, espacées de 3 pieds. A certains endroits, on a posé des garde-roues de 8 pouces de hauteur, de chaque côté de la chaussée. Dans les courbes, la chaussée va graduellement en élargissant jusqu'à 24 pieds de largeur; on a creusé des fossés de chaque côté et on a maintenu un système d'éclairage pendant la nuit.

Les dépenses totales ont été de $14,924.32.

LA SALETTE.

La Salette est un village situé dans le comté de Labelle, dans la dernière partie navigable de la rivière du Lièvre, à 18 milles en haut de Buckingham. La population de ce village est de 250 habitants.

La drague *N° 102* du ministère a été mise en opération en cet endroit, dans le chenal des bateaux, du 19 au 23 juin, pour améliorer l'entrée inférieure et les approches du débarcadère flottant. On a enlevé 600 verges de glaise, mesure de chalands, jusqu'à une profondeur de 10 pieds.

Du 30 juin au 29 juillet, le nouveau chenal des bateaux, sur le côté ouest de la rivière, a été dragué jusqu'à une profondeur de 8 pieds, pour améliorer la navigation dans cette partie de la rivière où il s'est fait un éboulis de terre, il y a quelques années. On a enlevé 9,540 verges de glaise, mesure de chalands, dans des tranchées formant un total de 1,049 pieds linéaires. D'après les arpentages faits avant et après le dra-

gage, on a calculé que la quantité des déblais mesurés sur place a été de 7,888 verges, ce qui donne par conséquent un facteur d'expansion de 21 pour 100.

LAUZON.

Dragage.

Lauzon est situé dans le comté de Lévis, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 2 milles en aval de Québec.

Pour accommoder les barges chargées de charbon, qui auparavant venaient accoster à l'entrée du bassin de radoub de Lévis, où il y a un poste militaire, un bassin de 110 pieds par 75 pieds a été dragué, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, sur le côté ouest du quai à l'ouest de l'entrée du bassin. La drague *Ottawa* a été mise en opération pour cet ouvrage depuis le 22 jusqu'au 27 octobre 1915; elle a enlevé 2,862 verges cubes de vase, de sable et de cailloux, mesurés sur les chalands, sur une étendue d'environ 8,500 pieds carrés.

LES CÈDRES.

Les Cèdres est un village du comté de Soulanges, sur le fleuve Saint-Laurent, à 8 milles de la station du Grand-Tronc, 29 milles à l'ouest de Montréal et à 5 milles de Vaudreuil. Population, 1,500.

La tête du quai public, mesurant 116 pieds et 10 pouces, construite en 1881, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, sur une hauteur de 4½ pieds, au coût de $1,725.08. Ce travail a été fait à la journée.

LES ÉBOULEMENTS.

Les Eboulements, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 66 milles en bas de Québec. Population, 2,500 âmes.

On a construit une nouvelle cale d'accostage mobile, pour remplacer l'ancienne, qui était devenue dangereuse. L'angle nord-est de la tête du quai ayant été endommagé et déplacé par la glace et les bateaux, a été remis en position et réparé, ainsi que 600 pieds carrés du plancher, qui avaient aussi été endommagés par la glace. On a placé 25 soliveaux verticaux pour consolider la partie supérieure du quai proprement dit. Des réparations de moindre importance ont été faites au hangar, au plancher du quai et au macadam.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 17 août au 14 octobre 1915. Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $1,895.23.

LÉVIS.

Quai en eau profonde.

Lévis est située dans le comté du même nom, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en face de Québec. Population, 7,500.

Pendant la dernière saison, la compagnie Etienne Dussault a terminé son contrat. Ce travail comprenait la construction du reste des murs, le remplissage et le macadamisage.

Le montant total payé pour l'exécution de ce contrat a été de $388,418.63 et les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $29,610.88.

L'ISLET.

Le village de l'Islet est situé dans le comté du même nom, sur la rive sud du fleuve St-Laurent, à 50 milles en bas de Québec. La population du village et de la paroisse est de 2,500 habitants.

Les grandes marées montent de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

La somme de $81.95 a été dépensée pour des réparations urgentes au plancher du quai de L'Islet. Les travaux ont été exécutés dans le cours du mois d'août.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly-Verchères, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud. Il y a un bureau de poste, 2 églises (épiscopalienne et catholique romaine), 8 magasins, 7 hôtels, 1 moulin à scie, une fonderie de poêles, une succursale de banque, et des bureaux de télégraphe et de messageries. La ville a un système de drainage, deux beaux squares et a une ligne de tramway électrique et un bateau traversier qui se rendent à Montréal.

Population et 1914, 6,000 âmes.

Pendant 1914, le ministère a entrepris du dragage dans quatre différents endroits à Longueuil ou près de là.

A.— La compagnie Canada Steamships.

Le but de ce dragage était de faciliter l'accès au quai et au chenal, en montant et en descendant, pour leur nouveau bateau-traversier tirant 9½ pieds d'eau à basse vitesse, et 10 pieds à toute vapeur.

Le trafic entre Longueuil et Montréal, par la traverse, est considérable. Au cours des cinq dernières années, d'après les registres de la compagnie, on a transporté d'une rive à l'autre 2,918,677 passagers et 312,194 chevaux et voitures; ceci représente une moyenne annuelle de près de 600,000 passagers et de plus de 63,000 chevaux et voitures. Ce bateau-traversier fait le trajet 70 fois par jour, à partir du commencement d'avril jusqu'à la fin de décembre.

Du 26 mai jusqu'au 17 septembre, la drague *N° 110* du ministère a enlevé environ 50,280 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de sable, de cailloux et d'argile dure avec le résultat qu'on obtint un chenal et un bassin de 12 pieds, dans le voisinage du quai de la compagnie *Canada Steamships.* Nombre de verges cubes de déblais enlevés: environ 30,000, mesure prise sur place. Heures de dragage, 630. Les tranchées sont de 12 à 40 pieds. La surface enlevée, de 1 à 5 pieds. La distance parcourue, 17,281 pieds. On transporta les déblais à 3½ milles plus bas, sur la rive nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, ou en bas du quai Racine, sous la surveillance des autorités du havre.

Les dimensions des travaux exécutés: 1,500 pieds de longueur par 150 et 350 pieds de largeur. Vis-à-vis du quai, on a enlevé quelques bancs de rochers, sur environ 3,000 pieds en montant; le tout jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse ou à 0.0 de l'échelle d'étiage.

Les travaux d'améliorations dureront probablement plus de 40 ans.

Depuis 1911, les dragues de ministère ont été employées autour du quai de la compagnie *Canada Steamships,* afin de faciliter la manœuvre des bateaux de cette compagnie. Ci-suivent les travaux de chaque année:

En 1911, 10,782 verges cubes.
En 1912, 18,832 verges cubes.
En 1913, 57,792 verges cubes.
En 1914, 73,657 verges cubes.

B.—Garage de Longueuil.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accès au garage de Longueuil des nombreux bateaux à gazoline et des chaloupes et pour obtenir un chenal de 3 pieds pour la voie ferrée du garage.

Le garage de Longueuil sert d'abri à environ 100 bateaux à gazoline et bateaux à voiles et emploie de 10 à 15 ouvriers à l'année pour la réparation et le peinturage de ces bateaux. Le garage contient une bonne voie ferrée pour les bateaux, une usine, etc. Le garage a 125 pieds de longueur, le long des abords de la ligne *Canada Steamships*, et 88 pieds de largeur.

Du 10 au 17 novembre 1915, la drague *N° 119* du ministère a enlevé environ 845 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de sable et de gravier, en creusant un chenal le long de la ligne *Canada Steamships*. Nombre de verges, mesure prise sur place, 682.

La mesure prise sur place des déblais enlevés correspond à la mesure prise sur les chalands en allouant 33½ comme facteur d'expansion. Heures de dragage, 37; les tranchées sont de 18 à 20 pieds; surface enlevée, de 2½ à 5½ pieds; distance parcourue, 265 pieds. On a transporté les déblais à 3½ milles plus bas, sur la rive nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, en bas du quai Racine.

Les dimensions des travaux exécutés: une tranchée de 125 pieds de longueur, le long de la ligne *Canada Steamships*, de 50 pieds de largeur au fond et de 7 pieds de profondeur. Etant donné que l'emplacement est à l'abri des tempêtes et qu'il n'y a aucun courant, ces travaux seront probablement permanents.

Afin de compléter le dragage tel que demandé par les autorités du garage de Longueuil, il faudra enlever 1,370 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ou 1,827 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ce qui donne 33⅓ comme facteur d'expansion. Les dimensions des travaux devant être faits: une tranchée de 370 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur au fond et de 3 pieds de profondeur, à mer basse.

Le dragage devra être fait dans une profondeur d'eau de pas moins de cinq pieds avec des chalands à bascule, s'ouvrant sur le côté, et une drague de petites dimensions complétera les travaux dans une semaine d'ouvrage.

(C)—Quai du gouvernement.

Le but du dragage à cet endroit est de faciliter l'accès au quai public et au bassin, pour le bateau-traversier *North* faisant le service entre cet endroit et Maisonneuve, à tous les quinze minutes, et de rendre plus facile l'accostage des bateaux et des barges qui viennent décharger du bois, du sable, de la pierre, etc.

Le trafic de cet endroit est très considérable: chaque jour, le traversier "North" transporte d'une rive à l'autre plus de 700 passagers, 80 voitures et 40 automobiles; à part cela, de 20 à 30 barges, annuellement, déchargent leurs cargaisons ici.

Du 18 au 25 mai, la drague *N° 110* du ministère a enlevé environ 3,280 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de sable et de cailloux; on a dragué vis-à-vis du quai. Le mesure prise sur place donne 2,460 verges cubes.

La mesure prise sur place correspond avec celle prise sur les chalands en prenant 33½ comme facteur d'expansion. Heures de dragage, 40½; une tranchée de 37 à 40 pieds, surface enlevée, de 2 à 3 pieds; distance parcourue, 679 pieds. On a transporté les déblais à 3 milles plus bas, sur la rive nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, près du quai Racine.

Les dimensions des travaux exécutés pendant 1915 sont: une tranchée de 650 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, à l'extrémité du large et environ 350 pieds de longueur, dans une direction nord-ouest, de la face du quai.

Ces travaux d'amélioration dureront probablement 30 ans.

Au cours de 1913, la drague *N° 110* du ministère a enlevé environ 99,267 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, pour creuser un chenal remontant le courant et s'étendant jusqu'au bassin, le long du quai.

En 1914, la drague *N° 115* du ministère a enlevé environ 12,851 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, et la même année, la drague *N° 110* a enlevé environ 12,045 verges cubes, mesure prise sur les chalands, pour creuser un bassin de 12 pieds, en haut du quai du gouvernement.

Pour compléter les travaux tel que proposé, on devra draguer 11,760 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, représentant 15,680 verges cubes, mesure prise sur les chalands, en prenant 33½ comme facteur d'expansion. Les déblais consistent en de l'argile, du sable et des cailloux. Les dimensions des travaux devant être exécutés sont comme suit: Un bassin, sur 200 pieds en avant du quai et de 650 pieds vers le large, avec une largeur moyenne de 320 pieds.

A cause du nettoyage qui devra être fait en rapport avec le dragage nécessaire pour creuser ce bassin de 12 pieds, une drague de fortes dimensions devra être employée pendant environ un mois.

LOTBINIÈRE.

Pendant l'année dernière, on a fait les réparations suivantes au quai et à la propriété du gouvernement à Lotbinière:

La route conduisant du chemin public à l'extrémité du quai, une distance de 353 pieds, était en très mauvaise condition; il a fallu la niveler, l'exhausser et l'arrondir: elle a 18 pieds de largeur. On mélangea 155 verges cubes de pierre, ou 18 charges de chaland, avec une quantité égale de sable et on déposa le tout sur la route, en un lit ayant 2½ pieds d'épaisseur au milieu et 6 pouces sur les côtés.

On a construit une clôture sur la limite est de la propriété du gouvernement; pour ce travail on a employé 238 pieds linéaires de clôture en fil de fer assujettie à des poteaux neufs en cèdre, de 6 x 6 pouces, une barrière en fer de 12 pieds et des étais; des barres de garde pour les bestiaux et les chevaux, protégées par des barres en fer plat ont été placées sur les lieux.

Les hangars à marchandises ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur, ainsi que la salle d'attente. Un nouvel escalier a été placé à l'extrémité extérieure de la pente ouest du quai. On a aussi renouvelé deux défenses du quai et enlevé un gros caillou qui obstruait l'accès au quai sur le côté est.

LOUISEVILLE.

Louiseville est située sur la rive nord du lac Saint-Pierre, à 21 milles en haut des Trois-Rivières.

La Rivière-du-Loup (en haut) traverse la ville et est navigable à partir de son embouchure jusqu'à une distance de 3½ milles plus haut, où il y a un quai du gouvernement où les bateaux ayant un tirant d'eau de 4 pieds peuvent venir accoster à l'eau basse.

La population de la ville de Louiseville et des cinq paroisses intéressées à la navigation de cette rivière est de 11,993 habitants.

Deux parties du pavé en bois, de 15 x 13 pieds chacune, entre les cales d'accostage et le hangar, ont été réparées au cours des derniers huit mois.

Les dépenses totales ont été de $39.60.

ÎLES DE LA MADELEINE.

Havre-aux-Maisons.

Le débarcadère au Havre-aux-Maisons a été réparé. On a planté des pilotis le long des parements et remplacé huit rangs de traversines et de longrines. Le tout a été rempli de lest et couvert par un plancher, au coût de $800.

MAGOG.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1910.)

Magog est situé à l'extrémité nord du lac Memphremagog, le long de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui fait le trajet entre Montréal et Saint-Jean, N.-B.

Des réparations ont été commencées au quai de cet endroit, le 25 mai et complétées le 26 mai. Elles ont consisté à enfoncer trois défenses en pilotis, et les boulonner au quai; et à fixer le garde-corps le long de la cale du débarcadère sur le côté nord du quai.

Ces travaux ont coûté $44.71.

MALBAIE (MURRAY BAY).

Cet endroit est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 83 milles en bas de Québec. Population, 3,400 habitants.

Pendant la dernière saison, la moitié est du quai proprement dit, mesurant environ 1,500 verges carrées, a été exhaussée avec de la pierre jusqu'au niveau de la moitié ouest, qui a été finie l'année dernière, et recouverte de macadam, à l'exception de la partie occupée par les voies ferrées du chemin de fer Québec et Saguenay. Ce travail a nécessité l'enlèvement d'un certain nombre des solives du vieux plancher et l'emploi d'au delà de 800 pieds linéaires de pièces de couronnement de 12 x 12 pouces et le renouvellement des pièces de parement. On a posé environ 1,000 pieds carrés de nouveau plancher sur la tête du quai. Un trottoir de six pieds de largeur et de plus de 400 pieds de longueur, fait de madriers de 3 pouces, posés sur des solives de 10 x 10 pouces, a été construit à partir du rivage jusqu'à la tête du quai. On a aussi fait des réparations à l'édifice, aux garde-corps, et à la cale d'accostage mobile; on a nivelé avec de la pierre et du gravier deux dépressions du remplissage en sable de la partie ouest du quai.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 1er juin au 20 août 1915. Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $3,860.03.

MALBAIE.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1915.)

Malbaie, est une municipalité située sur le côté nord de la baie Malbaie, 20 milles au sud de Gaspé Bassin.

Un brise-lames, qui sera utilisé comme quai, a été commencé en 1914 et complété au cours des derniers mois.

Dépenses pour l'exercice financier, $40,521.78.

MARIA.

Mur de protection.

Maria, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 10 milles de Carleton.

C'est un village important qui compte environ 2,500 habitants. C'est une gare du chemin de fer Québec-Oriental et contient un bureau de poste, un bureau de télégraphe et plusieurs magasins.

En 1912-13, afin de protéger le chemin, le long de la grève, qui était rongé, tous les ans, par les vagues, on a construit un mur de protection, de 460 pieds de longueur, avec des fascines chargées de pierre.

Les travaux exécutés au cours de l'exercice financier actuel, consistent en une continuation de la construction des murs de protection. Cet ouvrage a été fait en deux parties: dans le quartier est du village de Maria, le mur a 750 pieds de longueur, 4·5 pieds de hauteur et une largeur de 6 pieds; à l'ouest, il a 550 pieds de longueur, 6·7 pieds de hauteur et 10 pieds de largeur.

Dépenses de l'exercice financier, $1,599.04.

MÉGANTIC.

Mégantic est une ville de 4,000 habitants, située à l'extrémité nord du lac Mégantic qui se décharge dans la rivière Chaudière. Cette ville se trouve placée sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Montréal et Saint-Jean, N.-B., à 70 milles de Sherbrooke; c'est aussi le terminus de la ligne Québec-Mégantic du chemin de fer Québec-Central.

Les travaux exécutés au quai de cet endroit, les 8 et 9 novembre 1915, ont consisté à renouveler une pièce en fonte du poteau d'amarrage, et à niveler les abords du quai.

Cet ouvrage a coûté la somme de $12.

MISTASSINI.

Mistassini est situé sur la rivière du même nom, qui est un des tributaires du lac Saint-Jean et qui est navigable jusqu'à cet endroit. Population, environ 800.

Cette année, on a réparé le hangar à marchandises, terminé la construction de l'abord et prolongé la cale inférieure du quai, au coût de $699.64.

Ce prolongement donne une superficie additionnelle de 2,796 pieds carrés et consiste en une construction en bois rond, de 7 pieds de front, s'élargissant jusqu'à 36 pieds en allant vers l'arrière, le reste de la construction est composé de pilotis enfoncés à tous les deux pieds, supportant des solives et un plancher en madriers de 3 pouces.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 13 juillet au 15 août.

MOOSE-BAY.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1913.)

Moose-Bay est un petit établissement situé environ à mi-chemin entre Piopolis et Woburn, près de l'extrémité sud-ouest du lac Mégantic.

Du 8 au 24 septembre 1915 des réparations ont été faites au quai de cet endroit. Elles ont consisté à renouveler une certaine partie du plancher en bois de la tête du quai, et à enlever le plancher en bois et le remplacer par une route en pierre et gravier sur les abords en caissons de ce quai.

Les travaux ont coûté la somme de $176.57.

MONTEBELLO.

Montebello, comté de Labelle, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 41 milles en bas d'Ottawa; c'est une gare du Pacifique-Canadien et le centre des industries agricoles et forestières.

On a construit un quai public en 1911-12.

En octobre, on a exécuté les réparations nécessaires sur le chemin; une partie du mur en pierres perdues a été reconstruite et du nivellement a été fait. On a aussi fait de légères réparations au hangar et au plancher.

Dépenses pendant l'exercice financier, $18.13.

MURRAY-BAY (MALBAIE).

Pour faciliter l'accostage des barges à vapeur qui viennent en cet endroit prendre leur cargaison de pulpe de bois, un bassin a été creusé jusqu'à 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur le côté est du quai de la Malbaie. La drague *Ottawa* du ministère a été mise en opération pour faire cet ouvrage, depuis le 14 juin jusqu'au 2 juillet 1915. Elle a enlevé 6,050 verges cubes de sable et de glaise, sur une superficie approximative de 33,700 pieds carrés.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure, est situé sur la côte nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles de Campbellton, N.-B.

On y compte trois églises, deux hôtels, plusieurs magasins et les bureaux du télégraphe et du téléphone. C'est le terminus du chemin de fer Québec-Oriental et la gare de départ de la ligne du chemin de fer *Quebec and Western.*

Pendant l'exercice financier 1915-16, l'ouvrage consista en la reconstruction d'une partie des pièces de parements, sur le côté ouest du quai. Le plan incliné a aussi été réparé et des réparations générales ont été faites au plancher et au lambrissage du pont.

Dépenses pour l'exercice financier, $1,463.62.

NEWPORT.

Le village de Newport, comté de Gaspé, se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 88 milles à l'est de Campbellton, N.-B., et à 50 milles à l'ouest de Caplan. Les grandes marées montent de 4½ pieds, et les mortes mers, 2½. La pêche semble être la seule occupation des habitants de ce village.

Le sommet du quai qui avait été endommagé dans l'automne de 1914 a dû être reconstruit sur une hauteur de 2 pieds et environ 650 verges cubes de lest ont été placées dans la structure qui fut ensuite couverte par un plancher et lambrissée, à l'extérieur.

Dépenses pour l'exercice financier, $1,627.36.

NICOLET.

Nicolet est une petite ville florissante située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Pierre. Elle est desservie par les lignes des chemins de fer *Quebec, Montreal and Southern* et de l'Intercolonial.

Immédiatement au-dessus du quai d'en haut à cet endroit on a construit un mur de soutènement en caissons pour protéger la route conduisant à ce quai. Les travaux ont consisté en caissons à parements ouverts lambrissés sur le côté extérieur avec des madriers de 2 pouces; ces caissons ont été construits sur une fondation en pilotis de 145 pieds de longueur par 10 pieds de largeur au fond et 8 pieds de largeur au sommet, avec une hauteur de 10 pieds. En arrière de cette structure on a rempli avec de la terre jusqu'au niveau du chemin. Ces travaux ont été commencés le 3 juin et complétés le 21 juillet 1915; ils ont coûté la somme de $775.17.

La plus grande partie des matériaux employés dans cette construction avait été achetée en 1914-15.

Dragage.

Au commencement d'août 1915, la drague *N° 106* du ministère avec le remorqueur *Delisle* ont été envoyés à Nicolet afin de nettoyer jusqu'au quai l'entrée du chenal à l'embouchure de la rivière. L'eau de la rivière se trouvant très basse à cette époque, il fut impossible de mettre les déblais dragués sur les chalands, et l'on décida de les jeter par-dessus bord.

Le dragage commencé le 13 août fut abandonné le jour suivant, parce que le sable revenait à mesure remplir la tranchée presqu'aussi vite qu'il était dragué. On a ainsi dragué seulement 429 verges cubes, approximativement, et l'ouvrage a été abandonné pour la saison.

NOMININGUE.

Nominingue, sur la rive du lac du même nom, est un village du comté de Labelle et une gare du Pacifique-Canadien, situé à 124 milles de Montréal. C'est le centre d'une région agricole et a une population d'environ 600 habitants.

En mars 1915, on a livré du bois, de la pierre et d'autres matériaux pour le quai public qui a été construit dans la baie Richard, au cours de la dernière saison. On a pu obtenir le droit de passage en vertu d'un acte de notaire, par lequel le propriétaire cédait son terrain pour tout le temps qu'existerait la structure du quai public. On a construit l'ouvrage, du 1er mai ou 31 juillet. La structure consiste en une tête de quai en caisson de bois rond, à parements ouverts, de 28 par 32 pieds, lambrissée sur l'extérieur; le quai tire six pieds d'eau, au niveau de l'eau basse et est situé à une élévation de 5 pieds. Les abords ont 12 pieds de largeur, 414 pieds de longueur, avec un plancher de 3 pouces, des pièces de couronnement de 6 x 9 pouces et une rampe de 4 x 5 pouces. La salle d'attente, de 10 par 12 pieds, ainsi que les pièces de couronnement et la rampe ont été peinturées de deux couches. Les abords en terre ont 12 pieds de largeur et 50 pieds de longueur.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,609.23.

NORWAY-BAY.

Norway-Bay, comté de Pontiac, est un petit village très visité par les touristes en été; il est situé sur le côté nord du lac des Chats, dans la rivière Ottawa, vis-à-vis de Sand-Point, Qué.

Un bateau fait le service entre cet endroit et les trains locaux du Pacifique-Canadien.

En 1909, on a construit, en cet endroit, un quai temporaire; en 1911-13, on a construit le quai actuel. Cette structure se trouve dans un endroit exposé aux poussées des glaces, etc; ce qui nécessita régulièrement des réparations et des améliorations et une certaine somme pour l'entretien.

Au cours de l'année dernière, les réparations temporaires consistèrent à placer un lien sous un des chevalets en pilotis, à l'ouverture de la navigation, et à réparer en mars, les liens et les moises ainsi qu'à couper la glace afin d'amoindrir la pression de la glace sur le quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $19.25.

OKA.

Oka est un village situé sur la rivière Ottawa, à sa jonction avec le fleuve Saint-Laurent, dans le comté des Deux-Montagnes. Il se trouve à 5 milles de Como (sur l'autre côté de la rivière, dans le comté de Vaudreuil), et est une gare du Pacifique-Canadien. Il y a un bureau de poste, deux églises (catholique et méthodiste), deux magasins, un hôtel ainsi que des bureaux de télégraphe et de messageries. Population en 1901, 600 habitants.

Le but de ces travaux était de faciliter l'accès au hangar des bateaux de M. Geoffrion.

Le 16 juillet 1915, la drague *N° 106* du ministère a enlevé environ 115 verges d'argile, mesure prise sur les chalands, en creusant un chenal de 3 pieds. Le nombre de verges cubes d'après des sondages pris sur place, en décembre, est de 86.

La mesure prise sur place correspond à celle prise sur les chalands en acceptant 33⅓ comme facteur d'expansion. Heures d'ouvrage, 5; une tranchée de 25 pieds par 3·2 pieds de largeur; distance parcourue, 40 pieds. On transporta les déblais dans le lac des Deux-Montagnes, un demi-mille plus loin.

Les dimensions des travaux exécutés en 1915 sont comme suit: une tranchée de 40 pieds de longueur par 25 pieds de largeur en moyenne; profondeur, 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

L'emplacement des travaux exécutés se trouve à 3,000 pieds en haut du village d'Oka.

Les travaux d'améliorations dureront probablement dix ans; ceux déjà faits sont à la satisfaction de la personne intéressée.

PAPINEAUVILLE.

Papineauville, un village dans le comté de Labelle, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 37 milles en bas d'Ottawa. C'est une gare du Pacifique-Canadien.

En 1910, le gouvernement acheta le vieux pont Chabot et l'emplacement, et construisit plus tard une structure en caisson moderne pour le trafic par bateau qui se fait dans la localité. En octobre, du 5 au 26, on a peinturé de deux couches la rampe, de 367 pieds de longueur, les pièces de couronnement de 590 pieds de longueur et le hangar à marchandises; ceci a coûté $70. En mars on a réparé le hangar et fait des défenses.

Dépenses pendant l'exercice financier, $98.64.

Dragage.

Du 10 au 18 mai, la drague *N° 106* du ministère a été mise en opération à Papineauville pour compléter le plan incliné qui conduit à l'échelle à billots du moulin de la *Papineauville Lumber Co.* et pour améliorer les approches du quai de cette compagnie.

On a dragué une étendue de 6,900 pieds de superficie jusqu'à une profondeur de 6 pieds, élévation 122.

Il a été enlevé 1,248 verges de glaise, mesurées sur les chalands. En combinant le dragage des deux saisons, on a calculé, par les arpentages faits avant et après le dragage, que 3,576 verges cubes de déblais, y compris 195 verges en dessous du niveau requis, ont été enlevées, telles que mesurées sur les chalands; les déblais correspondants mesurés sur place ont été de 3,432 verges.

PASSE PIERRE.

Passe Pierre est situé sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 6 milles au-dessus de son embouchure.

Au cours du dernier exercice financier, on a dépensé $198.50, pour enlever des cailloux qui nuisaient aux goélettes entrant dans ce port pour y prendre un chargement.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 18 au 24 juillet.

PERCÉ.

Percé, comté de Gaspé, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 36 milles du bassin de Gaspé.

On a renouvelé le lambrissage et les défenses sur l'extrémité du large du quai, le long de la face de terre, sur une longueur d'environ 150 pieds.

On a réparé la substructure avec l'aide d'un scaphandrier au moyen de béton en poches. La structure du sommet ayant été endommagée au cours d'une grosse tempête, on a fait des réparations temporaires afin de protéger l'extrémité de terre et, si possible, empêcher que l'extrémité du large soit endommagée davantage.

Dépenses pour l'exercice financier, $1,303.11.

PERKIN'S-LANDING.

Perkin's-Landing est situé sur le côté ouest du lac Memphremagog, à 15 milles environ au sud de Magog et 6 milles de Mansonville, qui est la station de chemin de fer la plus proche.

Du 3 au 6 août 1915, on a fait des travaux au quai de cet endroit, consistant à réparer le débarcadère à bas niveau, à l'angle ouest du quai, et à niveler avec du gravier la tête du quai et les abords.

Les dépenses ont été de $28.96.

PIERREVILLE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Pierreville est un village florissant sur le côté est de la rivière Saint-François, à 9 milles de son embouchure et 28 milles à l'est de Sorel.

Des travaux ont été exécutés, du 23 au 31 août, au quai de Pierreville, consistant à remettre de niveau l'extrémité ouest de ce quai, qui avait été soulevée par la glace au printemps.

Dépenses pendant l'exercice financier, $192.11.

PIOPOLIS.

Piopolis est situé dans le comté de Compton, sur la rive ouest du lac Mégantic, à 11 milles au sud du village de Mégantic sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le quai de cet endroit a été construit en 1882-83; c'est une construction remplie solidement de pierre et couverte en gravier. En 1897-98 on l'a exhaussée de 5 pieds et réparée d'une manière générale.

En mai et juin 1906, des réparations considérables ont été faites à ce quai; la tête a été réparée depuis le niveau de l'eau basse et élargie de 20 x 20 pieds; le corps même du quai a été exhaussé de 2 pieds.

Pendant le présent exercice financier, des travaux de réparation ont été commencés le 27 septembre et complétés le 12 octobre 1915. On a renouvelé trois rangs de pièces de parement autour de la tête du quai; réparé le lambrissage et le garde-corps sur les deux côtés des abords et pavé le quai de nouveau en gravier sur toute sa longueur.

Dépenses pendant l'exercice financier: $295.07.

POINTE-À-BROUSSEAU.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1915).

Pointe-à-Brousseau se trouve à l'extrémité ouest de la paroisse de Chlorydorme, à 190 milles en bas de Métis, sur le fleuve Saint-Laurent.

Au cours des derniers six mois, on a lancé le caisson; on l'a ensuite mis en place, immergé et complété. Le chemin a été réparé, prolongé jusqu'à la voie publique et couvert par un plancher sur une longueur de 150 pieds, sur l'extrémité du large, près de la pile.

Tout le bois laissé à Pointe à Brousseau a été écorcé, coupé et empilé pour le conserver en bon état.

Dépenses pour l'exercice financier, $2,860.72.

POINTE-À-CÔTÉ.—(BIC).

Bic, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, est un village important et une station estivale très fréquentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau.

Les grandes marées montent de 14 pieds; les petites marées de 6·5 pieds.

Il y a deux quais à Bic: un que l'on appelle le vieux quai et qui est situé sur la rive sud du havre, et le quai de la Pointe-à-Côté, situé à cet endroit.

L'ouvrage fait à Pointe-à-Côté pendant l'exercice financier 1915-16, consista à enlever le sable et le gravier qui s'étaient accumulés dans le seule ouverture des abords s'étendant de la Pointe-à-Côté jusqu'à l'Ile au Massacre, afin de permettre aux petits vaisseaux d'y passer.

Dépenses pendant l'exercice financier, $28.00.

POINTE-À-ÉLIE (ÎLES DE LA MADELEINE).

Le chemin conduisant au quai de Pointe-à-Elie a été réparé au coût de $500.

POINTE-À-PIZEAU.

L'église de Sillery est située sur une élévation de 200 pieds de hauteur, dans le village de Sillery, comté de Québec, à deux milles en bas de le ville de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent. Le quai de la Pointe-à-Pizeau est situé en bas de cette falaise, sur un terrain riverain appartenant autrefois à la municipalité de Sillery. En 1898, la municipalité a transféré au gouvernement fédéral, la grève, le terrain et le quai qui y était construit, à la conditiou que le quai soit agrandi, réparé et entretenu dorénavant en bon état. Lors de ce transfert, on disait qu'il y avait 21 pieds d'eau à l'extrémité extérieure du quai, à l'extrême eau basse; aujourd'hui il n'y a pas plus de 15 pieds de profondeur.

En 1899 et en 1900 des réparations et des additions furent faites au quai; au cours des années suivantes, des réparations additionnelles furent faites au besoin, mais pendant plusieurs années, le quai fut négligé et continua à se détériorer: le ponton d'accostage est disparu, le lambrissage des côtés est brisé ou disparu en plusieurs endroits; le lest est sorti des caissons par de grandes ouvertures de 10 à 12 pouces, qui se sont formées; le plancher et les solives se sont effondrés; l'escalier et les échelles servant aux petits bateaux ont disparu.

Pendant le dernier exercice financier, on a fait les réparations suivantes et on a renforcé la structure contre tout dommage additionnel, en attendant que des réparations plus considérables soient faites, l'an prochain.

On a réparé le tronçon du rivage sur une longueur de 165 pieds, en renouvelant du côté est, deux rangs de pièces de parement avec de nouvelles pièces, de 12 x 12 pouces, en sapin de la Colombie-Britannique, et en posant de nouvelles pièces de couronnement; un nouveau lambris de 3 pouces, en épinette, a été posé du côté est, sur la même longueur de 165 pieds; quelques-unes des pièces du vieux lambris ont été utilisées pour maintenir en place le remplissage en gravier de la chaussée.

Du côté ouest, l'extrémité du rivage était couverte d'un plancher en madriers, tout brisé, de 6 pieds de largeur et de 160 pieds de longueur (le reste de la largeur de la chaussée était en pierres couvertes de sable et de gravier, sur une distance de 15 x 160 pieds). Le plancher en madriers a été renouvelé, ainsi que les solives et les traversines; sur le même côté du quai, on a aussi lambrissé temporairement avec des vieux

madriers de 3 pouces, en épinette, un espace de 48 pieds de longueur, par toute la hauteur du quai, afin d'empêcher le lest de tomber en dehors. Un escalier permanent a été construit dans l'angle intérieur de la pile extérieure du côté ouest; cet escalier a 25 pieds de longueur, les montants sont en pin et mesurent 6 x 6 pouces, ils sont espacés de 4 pieds; les marches sont en pin et ont 3 pouces d'épaisseur; une échelle de 24 pieds de longueur a été placée à l'extrémité extérieure de la pile et on a renouvelé quelques madriers du plancher du quai, qui était devenu dangereux.

POINTE-AU-PÈRE.

Pointe-au-Père, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à six milles en aval de Rimouski. C'est là où les paquebots traversant l'océan arrêtent pour prendre et laisser leurs pilotes.

Il y a un puissant cornet de brume actionné par l'air comprimé, un phare à l'acétylène et un poste de télégraphie sans fil de Marconi.

L'ouvrage fait pendant le présent exercice consista à enlever le lambrissage brisé au cours de tempêtes de novembre 1914 et de l'automne de 1915. Sur le côté est du quai, on a réparé une partie du plancher et renouvelé le lambrissage brisé au-dessous de la ligne d'eau basse.

Dépenses pour l'exercice financier, $1,402.11.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

Pointe-aux-Esquimaux, comté de Saguenay, est située sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à 425 milles de Québec.

Population, 800 habitants.

Pendant le dernier exercice financier, un montant de $42.60 a été dépensé pour acheter des madriers destinés à des réparations urgentes au quai.

L'ouvrage a été fait le 9 novembre.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Les travaux suivants ont été faits à la Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf, pendant l'exercice financier 1915-16.

Sur une largeur de 7 et 8 pieds et une longueur de 450 pieds, dans la partie étroite du quai, on a posé un plancher de madriers en pin, de 3 pouces, par-dessus le vieux plancher, et on l'a bien cloué avec des clous de 6 et de 7 pouces.

En plusieurs endroits, le sommet du couronnement était devenu pourri et la balustrade en fer n'était plus solide; on a enlevé les parties pourries et on a posé un madrier en pin de 3 pouces sur tout le couronnement des deux côtés; ce madrier a été solidement boulonné en place. Sur ce madrier on a fortement assujetti les pieds des poteaux en fer de la balustrade, avec des boulons à vis.

Une partie du chemin d'accès au quai qui avait été taillée dans le flanc de la falaise était très difficile à entretenir en bon état. Le fossé était souvent bloqué par le sable et l'eau charroyés par les pluies et la chaussée se trouvait inondée et endommagée en plusieurs endroits. Pour remédier à cet état de choses on a construit un drain de 3 pouces, en madriers de pin, sur une longueur de plus de 100 pieds, afin de détourner de la chaussée toute l'eau des pluies provenant des hauteurs. On a charroyé et déposé aux endroits voulus, sur la chaussée, 36 voyages de gros gravier.

On a peinturé la salle d'attente et le hangar, tout le couronnement, les poteaux et la balustrade.

On a aussi fait sauté avec de la dynamite et enlevé 50 verges cubes de cailloux qui obstruaient l'accès du quai, à l'eau basse.

POINTE CAVAGNOL.

Pointe Cavagnol, aussi connue sous le nom de Pointe à Valois, comté de Vaudreuil, est un endroit situé sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, 4½ milles à l'ouest du village de Vaudreuil, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, et 2½ milles à l'est de Como.

Le quai de cet endroit a été reconstruit en 1901, comprend une pile de tête en encaissement à parements clos, de 75 x 25 pieds et un abord en pierres de 234 x 18 pieds.

On a fait quelques réparations au plancher, aux pièces de couronnement, à la clôture et aux abords.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $244.76.

POINTE CLAIRE.

Pointe Claire est un village incorporé du comté de Jacques-Cartier, situé sur le lac Saint-Louis, à 14 milles de Montréal.

Le 26 octobre 1898, le gouvernement a loué de la compagnie du Grand-Tronc, pour une période de 20 années, un quai consistant en un remblai solide en pierre et en terre, de 1,000 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 145 pieds, situé au pied de l'avenue du Grand-Tronc.

En 1899, on a construit une pile de tête, remplie de pierres, de 121½ x 16 pieds, au coût de $4,022.06.

Pendant le dernier exercice financier, on a rasé jusqu'au niveau de l'eau, une partie de la tête du quai, de 25 x 20 pieds, et on l'a reconstruite. Ce travail a été fait à la journée, au coût de $799.46.

POINTE-PICHÉ.

La Pointe Piché, comté de Pontiac, est située sur la rive est du lac Témiskaming, vis-à-vis de Haileybury, Ont. C'est le point d'escale de Guigues et d'autres cantons, et le centre d'un district prospère en agriculture. Ce district alimente la région minière du côté de l'Ontario et contribue considérablement au marché d'Haileybury et à l'expédition des marchandises qui se fait en cet endroit.

En 1908-09, un quai public a été construit à la Pointe-Piché. En 1912-14, le quai a été exhaussé de 3 pieds à cause du développement sur le lac Témiskaming; le quai a aussi été prolongé pour la même raison.

Au cours de l'exercice dernier, on a levé les estacades pour les glaces; on les a remorquées à Haileybury, réparées et mises en place, à la fin de la saison. Au commencement de l'automne, une tempête démolit le brise-glace et on a dû sauvé les matériaux. On a réparé les portes du hangar à marchandises; on a posé des madriers sur le plancher pour l'entretien du trafic. On a coupé la glace à deux endroits afin de débarrasser les estacades tendues à partir du brise-glace jusqu'au quai et au rivage. On a enlevé la glace des liens des abords et l'eau du lac Témiskaming s'écoula rapidement.

Dépenses de l'exercice financier, $198.92.

POINTE SAINT-PIERRE.

Pointe Saint-Pierre, dans le comté de Gaspé, est située à l'entrée ouest de la baie de Gaspé, à 21 milles du Bassin de Gaspé et à 15 milles de Percé.

Le brise-lames, qui avait été endommagé, dans l'automne de 1914, a souffert davantage, dans l'hiver et le printemps, de la pression de glace; une partie du parement exté-

rieur et du lambrissage a été emportée et la pierre de lest tomba en dehors de la structure. Les parements ont été réparés, avec l'aide d'une scaphandrier, mais on ne remplaça dans l'ouvrage que 200 verges cubes de lest.

Dépenses pendant l'exercice financier, $558.97.

PORT-AU-SAUMON.

Dragage.

Port-au-Saumon est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive du fleuve Saint-Laurent, à environ 90 milles en bas de Québec.

Pour faciliter l'arrivée des barges qui viennent recevoir leur cargaison de bois de pulpe dans le Port-au-Saumon, on a dragué un bassin de 250 par 450 pieds à l'endroit où la rivière au Saumon coupe le niveau de la marée basse. Ce bassin a 15 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Ce dragage a été commencé pendant l'automne de 1914; il a été continué et complété pendant la présente saison. La drague *Ottawa* du ministère a été mise en opération en trois fois différentes, du 22 mai au 11 juin, du 5 au 29 juillet et du 20 septembre au 12 octobre 1915, pour enlever sur une étendue de 112,500 pieds carrés, 59,781 verges cubes de glaise, de sable et de cailloux, mesurées sur les chalands.

En comprenant les 8,260 verges cubes de déblais mesure de chaland, enlevées dans l'automne de 1914, la quantité totale de déblais dragués au Port-au-Saumon en 1914 et 1915, se monte à 68,051 verges cubes, mesurées sur les chalands, ou 49,630 verges cubes mesurées sur place, donnant un facteur d'expansion de 37 pour 100.

POUPORE.

Poupore est situé dans la partie inférieure de la rivière du Lièvre, à 12 milles en haut de Buckingham. Le grand éboulis de terre qui a eu lieu en cet endroit en 1903, en bas de l'écluse et du barrage, avait bloqué la rivière sur une distance de plus de ½ mille, et il a fallu draguer considérablement pendant plusieurs années pour améliorer le chenal des bateaux.

La drague *N° 102* du ministère a été mise en opération, du 25 au 31 août, et a enlevé 1,298 verges de glaise, y compris quelques pierres et quelques débris de bois; elle a fait une tranchée de 377 pieds linéaires jusqu'à une profondeur de 10 pieds. A l'entrée inférieure de l'écluse, la drague a enlevé, entre le 13 août et le 1er septembre, 2,340 verges de glaise, y compris de la pierre et des billots perdus; elle a fait une tranchée de 396 pieds linéaires jusqu'à une profondeur de 10 pieds. A l'extrémité supérieure de l'éboulis de terre, un nouveau chenal a été commencé vers le milieu du courant de la rivière. Du 12 octobre au 5 novembre, 6,705 verges de glaise, mesurées sur les chalands, ont été enlevées jusqu'à une profondeur de 10 pieds, dans deux coupes formant une distance totale de 816 pieds linéaires. D'après les sondages pris pendant les mois d'hiver, on a enlevé dans le nouveau chenal 7,016 verges de déblais, mesurées sur place. Le chenal Brazeau, à ½ mille en bas des écluses, a été dragué du 2 au 22 septembre; 4,515 verges de glaise, mesurées sur les chalands ont été enlevées, y compris quelques pierres et quelques billots perdus, on a dragué jusqu'à des profondeurs de 9 et 10 pieds dans le vieux chenal des bateaux.

QUYON.

Quyon, comté de Pontiac, est un village situé sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien, et sur le côté nord de la rivière Ottawa près de la tête du lac Deschênes.

En 1914, le quai de la *Upper Ottawa Improvement Co.* a été acheté par le ministère qui l'a reconstruit. Du dragage a été exécuté en même temps que la construction de ce quai, et le chemin conduisant aux abords a depuis été amélioré. Des améliorations nécessaires ont été faites, du 7 octobre au 6 novembre, sur le chemin de la rue Saint-Jean, en vertu d'un contrat avec le conseil municipal de Quyon, qui passa une résolution exemptant le ministère des responsabilités quant aux dommages faits aux propriétés adjacentes. Le chemin des abords a été élargi à 16 pieds et nivelé sur une distance de 80 pieds. On a construit un mur en pente, en pierres perdues, de 1·5 pied d'épaisseur, 6 pieds de hauteur, 80 pieds de longueur; un autre, de 1·5 pied d'épaisseur 8·5 pieds de hauteur et 41 pieds de longueur, ainsi qu'un mur de soutènement, de 3·5 pieds d'épaisseur, de 4·5 pieds de hauteur et 35 pieds de longueur. Ces travaux, contenant environ 17 cordes de pierre, ont été construits pour protéger l'ouverture des abords. Un trottoir en madriers de 2 pouces, de 3 pieds de largeur et 84 pieds de longueur, avec une rampe, a été placé sur le côté ouest des abords. En mars, on a exécuté les réparations et les améliorations suivantes: on renouvela les défenses du coin supérieur, renforça le coin extérieur, posa des défenses avec des crampons en fer forgé, renforça les poteaux d'amarrage en fer et fait des légères réparations au couronnement et au lambrissage.

Dépenses de l'exercice financier, $476.26.

RIGAUD.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Rigaud, comté de Vaudreuil, est un village avec bureau de poste situé sur la rivière à la Graisse, à 2 milles au sud du quai de Rigaud; c'est un port d'escale de la rivière Ottawa.

Au cours du dernier exercice financier, on a dépensé $313.34, pour terminer la construction du hangar et le nouvel abord du quai.

RIMOUSKI.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1915).

La ville de Rimouski, chef-lieu du comté du même nom, est située sur le côté sud du fleuve Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. Population au delà de 4,000 habitants.

Pendant l'exercice financier 1915-16, l'ouvrage exécuté consista à immerger 600 pieds de caissons et à commencer la superstructure de piles immergées en 1914-15.

On a aussi exécuté du dragage; 7,220 verges cubes de déblais ont été enlevées, afin de nettoyer le bassin du caisson et d'en permettre l'immersion.

Dépenses pendant l'exercice financier, $50,000.

Réparations.

Les travaux exécutés au quai de Rimouski, au cours de l'exercice financier 1915-16, consistèrent en la construction de deux petites piles sur le côté ouest du quai. Un hangar, un bureau et une usine ont été placés sur ces piles afin d'épargner le paiement annuel du loyer du terrain ci-devant occupé par ces bâtisses. On a aussi fait des réparations générales au quai.

Dépenses pour l'exercice financier, $3,218.02.

RIVIÈRE-AUX-RENARDS.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915).

Rivière-aux-Renards est un des plus anciens villages du comté de Gaspé. C'est le premier poste important de pêche et de commerce que l'on rencontre après avoir laissé

le bassin de Gaspé. Il est situé sur la rive sud du Saint-Laurent. La population de ce village est d'environ 1,700 âmes.

Au cours du dernier exercice, la face extérieure du quai a été lambrissée avec des pilotis sur une longueur de 140 pieds et, sur la face intérieure, sur une longueur de 90 pieds. On a renouvelé de deux à quatre rangs de pièces de parement, sur une longueur de 286 pieds, ainsi qu'une partie des soliveaux du plancher. On a placé dans le quai, sur toute sa longueur de deux à cinq pieds de lest, trouvé en partie tout près.

On a renouvelé le plancher sur une distance de 163 pieds et on l'a réparé sur une longueur de 100 pieds. On a parachevé et peinturé un petit hangar, construit pour y emmagasiner les outils et les matériaux.

Dépenses pour l'exercice financier, $3,610.76.

RIVIÈRE-BLANCHE.

Le village de la Rivière-Blanche ou Saint-Ulric, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

C'est un riche pays agricole, et on trouve dans le village une scierie considérable et une manufacture de portes, châssis, etc.

Le quai et ses abords ont 446 pieds de longueur sur 20 de largeur, construits sur des piles de 20 sur 20 pieds avec un espace de 25 pieds et une tête en T, de 300 pieds de longueur sur 25 de largeur.

Au cours de l'exercice financier de 1915-16, l'ouvrage exécuté consista à poser un plancher temporaire sur le chemin passant au-dessus de la première ouverture du quai, du côté de terre.

Dépenses pour l'exercice financier, $125.42.

RIVIÈRE DU BOIS BLANC.

Dragage.

La rivière du Bois Blanc, comté de Maskinongé, prend sa source dans la paroisse de Saint-Justin, traverse Maskinongé et se jette dans le lac Saint-Pierre. La population du village portant le même nom est d'environ 3,000 habitants.

Le dragage fait en cette localité a eu pour but d'enlever les morceaux de bois, les détritus, etc., de toutes sortes qui s'étaient accumulés dans la rivière et l'empêchaient de prendre son cours naturel, causant ainsi des inondations sur des terrains propices à la culture.

La drague *N° 124* du ministère a été mise en opération dans cette rivière du 4 au 26 juin, et a enlevé 1,973 verges cubes de déblais, creusant un chenal de 230 pieds de longueur, de 26 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur; la profondeur moyenne de la coupe a été de 4·8 pieds. Ayant trouvé qu'une drague pour l'eau profonde n'était pas effective, il fut décidé de continuer le reste des travaux par du dragage à la main au moyen de pelles. Ce dernier genre d'ouvrage a été commencé le 7 juillet. Les ouvriers ont continué les travaux en nettoyant les rives et le fond par du pelletage à la main. On a enlevé 12,835 verges cubes de déblais sur une distance de 30,370, en maintenant une largeur variant de 3·5 à 6 pieds sur une pente de 1 pouce par 100 pieds. La profondeur moyenne de la tranchée a été de 2·7 pieds.

Les travaux ont été complétés le 25 septembre et ont donné les meilleurs résultats.

Le nombre total de verges de déblais enlevées pendant tout la période du dragage a été de 14,808 verges cubes, le coût des dépenses a été de $3,919.66.

En 1914, la drague *N° 124* avait dragué en cet endroit 6,400 verges de déblais.

RIVIÈRE-DU-LIÈVRE.

Des battures, faisant obstacle à la navigation entre Buckingham et Poupore, dans la Rivière-du-Lièvre, ont été enlevées par la drague *N° 102* du ministère, aux endroits suivants:

A deux milles en haut de Buckingham, vis-à-vis la pointe de Smith, du 2 au 8 octobre, on a enlevé 8,351 verges cubes de pierre et de gravier, mesurées sur les chalands, jusqu'à une profondeur de 9 pieds.

Dans la barre de sable, vis-à-vis la ferme de Chas Bigelow, 6 milles en haut de Buckingham, du 24 septembre au 1er octobre, il a été enlevé 725 verges de déblais en sus de 1,539 verges cubes de gravier et de bois immergés, ces derniers déblais ayant été jetés par-dessus bord dans un dragage précédent; on a dragué jusqu'à 9 pieds de profondeur.

A deux milles en bas de Poupore, vis-à-vis de la propriété de Jas. Bigelow, du 31 juillet au 12 août, on a enlevé 1,860 verges de glaise et de gravier, mesurées sur les chalands, jusqu'à une profondeur de 9 pieds.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Rivière-du-Loup, ou Fraserville, chef-lieu du comté de Témiscouata, est une ville située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 114 milles en bas de Québec.

Les grandes marées montent de 19 pieds; les mortes mers de 12 pieds.

Pendant le présent exercice financier, les réparations suivantes ont été faites au quai de cette ville:

Le plancher a été renouvelé sur une surface de 3,866 pieds carrés avec des madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur; on a reconstruit cinq poteaux d'amarrage avec des pièces de bois de 20 pouces carrés et de 11 pieds de longueur. Le lambrissage en bois dur de la façade extérieure, qui avait été endommagé par les glaces, a été réparé au moyen de 25 pièces de chêne, de 6 pouces d'épaisseur, sur une longueur moyenne de 25 pieds. On a aussi mis en place une défense de 8 x 6 pouces par 24 pieds de longueur. Dans le lambrissage en épinette, sur la façade de l'est, 54 pièces de 4 pouces d'épaisseur ont été remplacées.

On a peinturé tous les poteaux d'ammarrage; plusieurs autres réparations moins importantes ont été faites au quai et à la bâtisse qui se trouve sur la tête du quai. Ces travaux ont été exécutés entre le 23 juillet et le 31 août, au coût de $585.20.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

La Rivière-du-Loup (en haut), qui coule à travers le comté de Maskinongé, se divise en plusieurs cours d'eau tributaires. Le cours principal prend sa source au pied des Laurentides, à 74 milles dans le nord, et se jette dans le fleuve Saint-Laurent près de Louiseville, à 21 milles en haut des Trois-Rivières. Cette rivière est navigable sur une distance d'environ 3½ milles depuis son embouchure jusqu'au quai construit à Louiseville par le gouvernement.

La population intéressée au trafic, qui se fait à ce quai, est d'environ 11,993 habitants.

Du 25 août au 17 novembre, la drague *N° 106* du ministère a été mise en opération près du moulin de Tourville et du quai du gouvernement. On a enlevé 15,324 verges de déblais. La profondeur que l'on se propose d'atteindre est de sept pieds; la profondeur moyenne de la tranchée draguée a été de 2·6 pieds.

Au moulin de Tourville, une tranchée a été ouverte sur une longueur de 530 pieds par 40 pieds de largeur, et l'on a enlevé 2,463 verges cubes de déblais.

Au quai du gouvernement, une tranchée a été ouverte sur une longueur de 2,965 pieds par 40 de largeur, et l'on a enlevé 42,656 verges cubes de déblais.

RIVIÈRE GATINEAU (TRAVAUX DE PROTECTION).

La rivière Gatineau, comté de Wright, se décharge vers le sud dans la rivière Ottawa, à un mille de Hull.

L'éboulement du bord est de cette rivière, en bas du pont du chemin de fer du Grand-Tronc a causé un dommage considérable à des terrains d'une grande valeur. Afin d'empêcher cette érosion du rivage, on a commencé, en 1913, un ouvrage de protection en pierres perdues, le long du rivage de la propriété du gouvernement, achetée voilà quelques années du Dr Graham; les travaux ont été continués en 1914.

Au cours du dernier exercice, il a été nécessaire d'entretenir 500 pieds linéaires d'estacades appartenant au ministère, et s'étendant le long du rivage pour protéger temporairement les parties exposées de la rive est de la rivière. La série d'estacades, tirant presque 3 pieds d'eau, sert à retenir, temporairement, au cours des hautes marées de la rivière, des lits de fascines, submergées, afin d'empêcher l'action des courants. L'expérience démontre cependant qu'en cet endroit, l'action de la mer ne peut être empêchée que par la construction de murs en pente.

Dépenses pendant l'exercice financier, $99.50.

RIVIÈRE GIRARD.

La rivière Girard, dans le comté de Témiscouata, est située à 132 milles en bas de Québec, et 1½ en aval de l'église de l'Ile-Verte.

On a reconstruit sur une longueur de 79 pieds et une hauteur de 8 pieds le petit quai construit, il y a une dizaine d'années, sur le côté est de l'embouchure de la rivière Girard. Ce quai avait été endommagé par les glaces pendant la débâcle et la crue des eaux au printemps. On a rempli le remblai avec de la terre et l'on a construit le plancher et les solives que l'eau avait emportés; des pièces de bois ont été disposées de manière à protéger la structure contre toute avarie ultérieure.

L'ouvrage a été fait pendant les mois de juillet et d'août, et l'on a dépensé le montant de $999.89.

RIVIÈRE JÉSUS.

L'autorisation fut donnée de dépenser $2,000 pour draguer un chenal de 3 pieds, pour l'usage des canots automobiles, de Saint-Eustache à Sainte-Rose, sur la rivière Jésus.

Un chaland fut équipé d'une grue et d'un godet du type " orange peel ", ayant une capacité d'une verge cube.

Le fond de la rivière, qui est en glaise dure, fut désagrégé avec de la dynamite et enlevé avec le godet. Cette méthode ne donnant pas de résultats satisfaisants, les travaux furent suspendus.

Ce travail a été fait à la journée, au coût de $648.49.

RIVIÈRE-LA-PIPE.

Rivière-la-Pipe est un petit village situé sur la rive nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière La-Pipe, 7 milles au nord de la Grande-Décharge. Population, 800 habitants.

Un montant de $61.40 a été dépensé pour renouveler le toit du hangar à marchandises et de la salle d'attente, situés sur le quai.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 22 août au 1er septembre.

RIVIÈRE OUELLE.

Le quai de la Rivière Ouelle est situé à la Pointe-aux-Orignaux, à 5 milles de distance, du village de la Rivière Ouelle, dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la Malbaie.

Pendant le présent exercice financier, les réparations et les travaux d'amélioration ci-après mentionnés y ont été exécutés.

On a reconstruit, sur une longueur de 140 pieds et une hauteur moyenne de 5 pieds, la superstructure près de l'extrémité extérieure du quai; pour faire cet ouvrage on a dû enlever et replacer toutes les pierres du lest.

Le plancher a été renouvelé en madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur sur une longueur de 300 pieds par une largeur de 30 pieds. On a remplacé les pièces de couronnement, de 12 x 12 pouces, sur une longueur de 200 pieds; trois poteaux d'amarrage ont aussi été renouvelés.

L'angle nord-est de la pile extérieure, qui est très exposée à l'action des glaces, a été portégé au moyen de six plaques de tôle à chaudière, de 12 x 3 pieds par $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur. Le garde-corps du côté est du quai, endommagé par la glace pendant l'hiver, a été renouvelé sur une longueur de 110 pieds, et réparé sur une autre longueur de 150 pieds.

Le lambrissage en bois dur sur la face extérieure de la tête du quai a été réparé, et 36 pièces neuves de merisier rouge, de 12 pieds de longueur par 5 pouces d'épaisseur, ont été posées pour remplacer les morceaux emportés par les glaces.

Un hangar à charbon, de 47 pieds de longueur et 17 pieds de largeur, a été fortement charpenté et solidement assujetti à la structure du quai; ce hangar était prêt à être occupé au 1er août; sa capacité est d'environ 400 tonnes.

Pour faciliter l'embarquement du charbon à bord du steamer *Champlain,* une nouvelle cale de 28 pieds de longueur, 9 pieds de largeur et 4½ pieds de profondeur a été coupée dans l'extrémité ouest de la pile extérieure du quai.

Avant de construire le hangar, on a réparé et renforcé la tête du quai pour faire une fondation solide à la bâtisse.

Ces travaux ont été exécutés à la journée, entre le 14 juin et le 30 octobre, et ont coûté la somme de $4,486.16.

RIVIÈRE PETITES-BERGERONNES.

Bergeronnes, comté de Saguenay, est situé sur les rivières du même nom, à 16 milles en bas de Tadoussac. Population, environ 1,000 habitants.

Afin de permettre aux goélettes d'entrer dans la rivière Petites-Bergeronnes, on a dépensé un montant de $498.71 pour continuer l'enlèvement des cailloux qui bloquent le chenal.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 15 au 31 juillet.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Le 17 mars 1913, un contrat fut adjugé à MM. Quinlan et Robertson pour la construction d'écluses et d'un barrage sur la rivière Saint-Charles; dans la ville de Québec, afin d'améliorer la navigation.

D'après le contrat ces travaux devront être terminés le 14 mars 1916.

Le barrage traversera la rivière à partir de la jetée du bassin Louise, sur le côté sud, jusqu'à la limite des plus hautes eaux, sur le côté nord. Il est situé à l'ouest du pont du chemin de fer *Canadian Northern Quebec,* et lui est parallèle. Sa longueur totale sera de 1,590 pieds.

Le barrage consiste en un mur en béton solide, de 870 pieds de longueur et de 30 pieds de hauteur, ayant ses fondations à 7 pieds au-dessous de l'extrême eau basse des grandes marées. La surface de ce mur sera au-dessus du niveau de l'eau haute des

grandes marées. Au-dessous et incorporés dans sa base, seront enfoncées deux lignes parallèles de pilotis en acier, liés ensemble de 25 et 30 pieds de longueur respectivement. La partie nord du barrage, sur une longueur de 350 pieds, consistera en une ligne de pilotis en acier liés ensemble, de 25 pieds de longueur, et réunis avec le bout du mur en béton; leur extrémité supérieure devra être presqu'au même niveau que le sommet du barrage. Ces pilotis devront être complètement couverts, et l'espace en arrière devra être rempli avec des matériaux convenables.

Il devra y avoir deux passages ouverts de 65 pieds de largeur, conduisant aux écluses, avec deux vannes de 53 pieds de largeur avec des portes convenables pour régler le niveau de l'eau en haut du barrage.

Les vannes se prolongeront jusqu'à l'extrémité est de l'écluse formée par le mur du nord de l'écluse d'un côté et le mur de soutènement de l'autre.

Il y aura des piliers en béton de chaque côté de ces ouvertures, qui raccordent le barrage avec les murs des écluses, pour supporter les travées d'un pont qui sera construit plus tard.

Les pilotis en acier des fondations seront continués sous les vannes et les piliers, en ligne avec le barrage; de là, la ligne des pilotis tournera à angle droit et continuera sous les piliers extérieurs, pour se raccorder avec les pilotis en acier qui seront enfoncés autour des écluses pour fermer hermétiquement l'espace au-dessous de la structure en béton.

Les fondations des piliers et des vannes seront au même niveau que le barrage, mais afin de supporter le poids additionnel du pont, un nombre suffisant de pilotis en bois rond seront enfoncés sur les fondations.

L'extrémité sud du barrage se terminera sur la face du remblai de la jetée Louise, par une ligne de séparation en pilotis en acier liés ensemble, raccordés avec les lignes de pilotis passant au-dessous du barrage et les pilotis de 20 pieds traversant la rivière, sous le plafond artificiel décrit plus loin.

Un mur en béton, de 150 pieds de longueur, a été construit au niveau du barrage principal, auquel il est raccordé, le long du côté sud du plafond artificiel, jusqu'à sa ligne extérieure.

Deux lignes de pilotis en acier passent aussi à travers le mur et se prolongent en arrière de 69 et 96 pieds respectivement. Ces pilotis sont une continuation de la ligne de pilotis passant au-dessous du barrage et de la ligne de pilotis passant au-dessous du plafond artificiel.

Les extrémités inférieures sont au même niveau que les deux lignes dont elles sont la continuation, et les extrémités supérieures sont au-dessus du niveau de l'eau haute. Le plafond artificiel traversera la rivière entre le mur d'en haut sur le côté nord et le mur de séparation du côté sud; il sera en béton, de 2 pieds d'épaisseur au lieu d'être en glaise et de 4 pieds d'épaisseur, comme on l'avait d'abord décidé; il aura 150 pieds de largeur.

En bas du barrage il y aura deux écluses avec biefs de 450 pieds de longueur, de 65 pieds de largeur et d'une profondeur de 43 pieds à partir du couronnement jusqu'au plancher. L'épaisseur du plancher des écluses sera de 15 pieds, la base en sera à 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. L'entrée d'en bas des écluses sera à pieds à l'est de la ligne de centre du barrage. A l'extrémité de l'écluse du sud, il y aura, placée à angles droits, une chambre en béton destinée à recevoir un caisson flottant, qu'on emploiera au lieu des vannes projetées antérieurement, pour des raisons d'économie et de commodité générale.

Les murs des écluses seront en béton avec des couronnements en granit, au-dessus de l'eau haute des grandes marées. Le plafond des écluses sera en béton renforcé avec des barres en acier, et complètement entouré par des pilotis en acier, qui seront enfoncés jusqu'à 25 pieds au-dessous du fond du plafond. On construira une jetée de direction, de 300 pieds de longueur, aux deux extrémités des écluses.

On se propose d'utiliser, autant que possible, les déblais provenant des travaux, pour faire du remplissage dans tous les espaces disponibles sur les lieux de ces travaux.

Progrès des travaux.

En 1913-14, les travaux ont été confinés à la construction de l'extrémité nord du barrage, sur la rive de la rivière Saint-Charles, qui se trouve dans Limoilou.

En 1914-15, on a continué les travaux de l'année précédente et on a construit le barrage jusqu'aux vannes. La construction de la plate-forme des vannes et des piliers fut ensuite commencée, d'après les plans et le devis, dans un grand batardeau préparé spécialement à cette fin. Ces travaux ne purent être finis avant la fin de la saison. La dernière opération a été l'enfoncement des pilotis en acier de 20 pieds, sur le côté supérieur du plafond artificiel, une distance de 225 pieds dans la direction du sud à partir du mur de séparation d'en haut et une distance de 118 pieds parrallèlement à la ligne du centre du barrage.

Barrage.

En 1915-16, on termina l'ouvrage en béton commencé l'année précédente, dans le batardeau, pour les vannes et les piliers, du côté nord de l'entrée de l'écluse. Le batardeau fut ensuite enlevé. La partie suivante de la jetée n° 3, jusqu'au quai des voies ferrées, fut construite au moyen d'un caisson qu'on enfonça à mesure qu'on creusait l'excavation par des compartiments laissés ouverts. Ces compartiments furent ensuite remplis de béton, afin de faire une jetée solide. Le barrage en béton a été construit jusqu'à son niveau définitif, du côté de Québec, sur une distance de 400 pieds.

Sur une distance additionnelle de 100 pieds, on a construit le barrage jusqu'à une hauteur de 12 pieds au-dessus du niveau de la fondation.

Des pilotis jointifs en acier avaient été auparavant enfoncés à la profondeur voulue, et leurs extrémités supérieures furent nettoyées du sable laissé par les dragues, par des scaphandriers travaillant en avant des appareils à déposer le béton.

Le béton fut déposé dans des moules solidement encrés au lieu du batardeau employé du côté de Limoilou. Sur le côté de Québec, le mur de séparation en béton et les pilotis en acier le long du plafond artificiel, ont été terminés. Le mur de séparation supérieur, du côté de Limoilou, a été construit sur une distance de 200 pieds, tel que prévu dans le plan original. Le mur aval fut aussi fini sur une longueur de 232 pieds. Les fondations, sur une distance de 145 pieds, furent faites avec des caissons en béton au lieu d'être faites avec une plate forme en pilotis. On n'a pu cependant construire le mur en béton sur ces caissons cette année. Le plan original comportait un mur additionnel de 200 pieds de longueur, mais on a décidé de ne pas le construire car il n'est pas nécessaire. Des pilotis jointifs en acier ont été enfoncés en continuation de l'extrémité du mur, dans la direction de l'est, jusqu'à l'extrémité des écluses.

Afin de maintenir en position le pavage des vannes, on a enfoncé une ligne de pilotis jointifs en acier, à travers le pavage en béton, qu'on a continuée à travers la partie supérieure de l'écluse n° 2 et raccordée, à leurs intersections, avec la ligne de pilotis en acier, sous la jetée n° 3, qui est elle-même raccordée avec la ligne principale de pilotis enfoncés sous le barrage. Les pilotis en acier, de 20 pieds, pour le plafond artificiel, ont été enfoncés à partir du mur de séparation du côté de Québec, sur une distance de 429 pieds vers le nord. Le dragage nécessaire pour la construction du plafond artificiel a été commencé, au-dessus du barrage, sur le côté de Québec, et est actuellement presque terminé; la plus grande partie des déblais a été déposée derrière le barrage.

Ecluses.

On a commencé, au cours de l'année, à draguer les fondations des écluses et des vannes et on a fait à peu près un tiers de l'excavation. La plus grande partie des déblais a été déposée en arrière du barrage et des murs de séparation ainsi que dans l'espace entre la ligne du remblai du bassin Louise et le mur du sud des écluses, sur le côté est des voies du chemin de fer Canadien Nord.

Une section en béton, comprenant la plate-forme du seuil de l'entrée supérieure de l'écluse n° 2, a été immergée par la méthode des compartiments vides, par lesquels on fait l'excavation voulue et qu'on remplit finalement de béton. Les entrepreneurs ont accordé un sous contrat à la compagnie de Granit de Mégantic, pour la livraison du couronnement en granit des murs des écluses.

Une quantité considérable de ce granit a déjà été taillée.

Les progrès des travaux pendant l'année ont été très satisfaisants et les appareils et l'équipement sont amplement suffisants pour le travail qui peut être fait au cours d'une saison. Les travaux ne pourront pas être finis pour la date spécifiée dans le contrat.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $400,792.66.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis prend sa source entre les villages de Sainte-Barbe et Saint-Stanislas, à 8 milles au sud de Valleyfield, et traverse vers l'est les paroisses de Cartier, Saint-Louis de Gonzague et Saint-Etienne; elle se décharge dans le lac Saint-Louis, à Beauharnois, à environ 20 milles de sa source.

Le but de ce dragage est de diminuer les inondations désastreuses de chaque année, pendant la crue des eaux et après les pluies abondantes, en augmentant le courant dans cette partie de la rivière et en exhaussant les bords.

Du 10 mai au 15 novembre, la drague *N° 101* a continué le creusage du lit de la rivière commencé en 1904, et continué chaque année depuis. Environ 16,396 verges cubes, mesure prise sur place, de glaise, 2,400 verges cubes de roc et de cailloux furent draguées ou minées, ce qui donne un total de 18,796 verges cubes, mesure prise sur place, qui furent déposées sur les deux rives et nivelées. On a dragué pendant 1,282 heures, une tranchée de 40 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur; la drague a avancé de 2,498 pieds.

Pour faire l'ouvrage, on a dû construire un barrage pour tenir la drague à flot; cette dernière a 40 pieds de largeur.

Jusqu'à date, on a fini de draguer jusqu'à 3,338 pieds en haut du Pont-Rouge, ou 3½ milles du point de départ, au Pont-Simon. Pour compléter le dragage jusqu'au canal d'alimentation, une longueur de plus de 2½ milles, une drague du genre du *N° 101* prendrait plusieurs années; il n'y a aucune donnée quant à la qualité de déblais à enlever.

Etant donné la vitesse du courant et le lit de la rivière, les travaux, une fois terminés, seront permanents.

En 1914, la drague *N° 101* a enlevé environ 2,437 verges cubes d'argile, mesure prise sur place, 442 verges cubes de gravier et 2,903 verges cubes de roc solide, formant un total de 5,782 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

Les dépenses annuelles de la drague *N° 101,* y compris les gages de l'équipage et de l'équipe de terre, sont de $9,000.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE—DRAGAGE.

Grandes Piles à La Tuque.

La rivière Saint-Maurice traverse les montagnes des Laurentides sur une distance de 350 milles, et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, près des Trois-Rivières. Entre les Grandes Piles et La Tuque, cette rivière est actuellement navigable pour des bateaux d'un faible tirant d'eau.

Le dragage qu'on a fait dans cette partie de la rivière avait pour objet de maintenir un chenal de 4 pieds en coupant les barres de sable, formées dans les courbes, ou dans les bas-fonds. Depuis 1899, la drague du ministère, appelée autrefois *St-Maurice*

et actuellement *N° 12,* a continuellement fait du dragage en cet endroit. Pendant la dernière saison, les barres de sable ont été draguées aux places suivantes:—

Endroits.	Nombre de verges de déblais enlevées.	Distance draguée.	Largeur de la tranchée.	Profondeur moyenne de la tranchée.
		Pieds.	Pieds.	Pieds.
Ile aux Morpions—				
Dragage commencé le 5 juillet....				
" discontinué le 9 août.....	3,548	1,252	40	2·01
Traverse à Ricard—				
Dragage commencé le 10 août.....				
" discontinué le 31 août....	950	1,264	40	1·50
Pointe à Trudel—				
Dragage commencé le 1er sept.....				
" discontinué le 9 sept......	1,760	380	40	1·9
Ile aux Fraises—				
Dragage commencé le 10 sept. ...				
" discontinué le 28 sept....	4,085	673	40	1·9

Le total de l'ouvrage peut être résumé comme suit:—

Durée de l'ouvrage, 716 heures; verges cubes draguées, 24,103; distance draguée, 3,589 pieds, nombre d'heures de dragage réel, 378.

Dépenses totales, $6,618.21.

Chenal du milieu à Trois-Rivières.

On a fait du dragage dans cette rivière pour faciliter le flottage des billots dans les endroits où se fait le triage du bois servant à MM. Dansereau et à la *Wayagamack Pulp & Paper Co.* Ce dragage a consisté à couper les bancs de sable recouvrant un lit de glaise et de cailloux. On a dragué dans cette partie de la rivière appelée Chenal du Milieu. L'ouvrage a été fait par la drague *Capital,* dont le capitaine F. C. Burns avait entrepris les travaux par contrat avec le gouvernement; 10,222 verges cubes de déblais furent enlevées, représentant 26 pour 100 de l'entreprise. Le chenal a été dragué sur une longueur de 2,410 pieds par 30 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 3·4 pieds.

Le dragage a été fait du 6 au 31 mai.

Rapide Manigance.

Le rapide Manigance est situé dans la rivière Saint-Maurice à 56 milles de son embouchure. Le but du dragage en cet endroit est de maintenir un chenal de 4 pieds et de redresser deux parties de ce chenal, qui sont presque à angles l'une avec l'autre, en enlevant les gros cailloux qui font obstacle à la navigation. Pendant l'année, ces cailloux ont été repérés et enlevés par du dragage fait du 17 juillet au 28 septembre. On a enlevé 1,037 verges cubes de roc.

L'ouvrage a été fait par la drague dérocheuse *N° 101* du ministère des Travaux publics, au coût de $2,844.57.

En 1913, cette même drague avait enlevé 683 verges cubes de roc; en 1914, 148 verges cubes; en 1915, 1,037 verges cubes.

RIVIÈRE TICOUABÉ.

La rivière Ticouabé est l'un des tributaires du lac Saint-Jean. C'est un des points d'arrêt du bateau faisant le service entre Roberval et Mistassini.

Au cours du dernier exercice financier, on a dépensé un montant de $350.05 pour construire une digue à travers une passe, séparant une petite île de la terre ferme, à l'embouchure des rivières Ticouabé et Mistassini.

Cette digue a pour but d'arrêter le sable charroyé par la rivière Mistassini, qui remplissait le chenal dragué dans la rivière Ticouabé.

Les travaux ont été faits à la journée, du 8 au 28 octobre.

Dragage.

Afin d'améliorer la navigation, la drague *N° III* fut mise à l'œuvre pour draguer un chenal de 4 pieds de profondeur à l'eau basse.

Les déblais furent presque tous jetés par-dessus bord. On en a enlevé 17,630 verges cubes.

L'ouvrage fut commencé le 9 juin et continué jusqu'au 12 novembre.

Les déblais enlevés consistaient en glaise et en sable. Le danger de remplissage du chenal est à peu près nul car il n'y a presque pas de courant dans cette rivière.

Il faudra travailler encore au moins une saison avant que cette entreprise soit terminée.

RIVIÈRE VERTE (OUEST).

La rivière Verte, qui traverse la paroisse de l'Ile Verte, dans le comté de Témiscouata, se décharge dans le fleuve Saint-Laurent, à environ ¾ de mille à l'ouest de l'église de l'Ile Verte.

Au printemps dernier, pendant la crue des eaux, la glace a endommagé la digue construite le long du côté ouest de la rivière Verte pour empêcher l'eau de ronger les bords de la rivière.

La somme de $500 a été dépensée pour faire les réparations nécessaires qui consistèrent à renouveler près de 200 pieds du tablier incliné de la digue et trois rangs de pièces de parement.

On a aussi remplacé le lest de pierre qui avait été entraîné par le courant de la rivière, ainsi que le massif en pierre sur la même longueur. Quelques légères réparations ont été faites à la digue de la rive ouest qui avait été avariée en même temps.

Les travaux ont été exécutés pendant le mois de septembre.

ROBERVAL.

La ville de Roberval, dans le comté de Chicoutimi, est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean et est le chef-lieu du comté du lac Saint-Jean. C'est le centre de la navigation sur le lac Saint-Jean et on y compte une population de 3,000 âmes.

Cette année, on a terminé la reconstruction, commencée l'année dernière, de l'extrémité extérieure du quai, sur une distance de 72 x 67 pieds, en posant un plancher et un lambris en madriers de 4 pouces. On a construit un nouveau hangar à marchandises et une salle d'attente, de 60 x 25 pieds; une cale d'accostage mobile, de 40 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, actionnée par un appareil breveté, a aussi été installée. On a réparé le pont sur chevalets, situé le long du quai, pour le passage des voies ferrées, en renouvelant les pièces de couronnement, les liernes et les solives avec des pièces de sapin de la Colombie-Britannique, de 12 x 12 pouces. On a remplacé les solives, les pièces de couronnement et les poteaux verticaux entre ce pont pour les voies ferrées et le quai et on a couvert cet espace avec des madriers de 4 pouces. Le vieux mur de soutènement en pierre a été démoli et reconstruit en béton.

Afin de protéger les chevalets, à l'eau haute, on a placé 26 défenses de 12 x 12 pouces. Ces défenses ont été enfoncées de deux à trois pieds et ont la hauteur des pièces de couronnement; elles sont assujetties par une traversine boulonnée à la défense et au montant du chevalet.

On a posé un tuyau de 2½ pouces, à partir de la rue principale jusqu'au milieu du quai, pour y amener l'eau en cas d'incendie; 100 pieds de boyaux à incendie ont été placés dans un petit hangar spécial.

Deux grues en fer ont été installées sur le quai pour servir au chargement et au déchargement des marchandises lourdes.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 11 mai au 30 mars suivant, au coût de $8,553.93.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse est le terminus du chemin de fer Roberval-Saguenay, à la tête de la baie des Ha-Ha, sur la rive sud du Saguenay, à 66 milles de son embouchure. C'est un point d'arrêt des bateaux de la *Canada Steamship Lines*. Population, environ 1,500 habitants.

Au cours du dernier exercice financier, un montant de $478.78 a été dépensé pour renouveler le plancher de la tête du quai, sur une longueur de 85 pieds par 48 de largeur.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 9 au 24 juin.

SAINT-ANDRÉ.

Le village de Saint-André, dans le comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud de fleuve Saint-Laurent, à 15 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup, et 100 milles en bas de Québec.

Ce village est assez fréquenté par les touristes pendant l'été; on y trouve une fonderie et une fabrique d'instruments aratoires importante.

Les grandes marées montent de 19 pieds; les mortes-mers de 12 pieds.

Une somme de $978.10 a été dépensée pour réparer le plancher du quai de Saint-André, qui a été presque renouvelé sur une longueur de 400 pieds par 25 pieds de largeur.

Environ 200 pieds de bois d'épinette, de 9 pouces par 9 pouces, ont été employés pour renouveler les solives.

En outre des réparations du plancher, on a réparé le lambrissage qui ferme les ouvertures entre les piles isolées, et fait plusieurs autres petits travaux, tels que la pose de quelques madriers neufs dans le vieux plancher sur toute la longueur du quai.

L'ouvrage a été fait pendant les mois de mai, juin et juillet.

SAINT-ANDRÉ.

Saint-André, comté d'Argenteuil, est situé sur la rivière du Nord, à 3½ milles de la rivière Ottawa.

En 1911, un petit quai en caisson a été construit par contrat; il a été ensuite amélioré.

Au cours de la dernière saison, on a réparé l'entrepôt à plusieurs endroits où l'eau pénétrait. Les abords en pierre et en terre ont été réparés, en construisant des murs en pierres perdues et en les couvrant de gazon et de gravier. Le chemin entre la voie publique et le quai a été élargi, sur une distance de 100 pieds, en nivelant le terrain adjacent.

Dépenses pendant l'exercice financier, $35.00.

SAINT-ANTOINE.

Saint-Antoine, comté de Verchères, se trouve sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 7 milles au sud-est de la station de Contrecœur, sur le chemin de fer Montréal Québec et Sud, et à 15 milles de Saint-Hilaire.

Afin de protéger le rivage du Richelieu, en face de l'église, contre les inondations du printemps et les vagues des bateaux passant dans le chenal principal, on a décidé de construire un mur en pierres sèches, de 300 pieds de longueur, 15 pieds de hauteur, 8 pieds de largeur à la base et 3 pieds au sommet.

Les pierres nécessaires pour la construction de ce mur ont été achetées et livrées sur le site des travaux, au coût de $300.00.

SAINT-BARTHÉLEMI.

Saint-Barthélemi, comté de Berthier, est un village situé à 1½ mille de la station du Pacifique-Canadien, 65 milles à l'est de Montréal.

A cet endroit, il y a une digue de protection de 1,100 pieds de longueur, qu'on a exhaussée de 3 pieds sur toute sa longueur.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $999.75.

SAINT-CHARLES.

Saint-Charles, comté de Saint-Hyacinthe, est un village avec bureau de poste, situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 9 milles de la station de Saint-Hilaire. Population, 900 habitants.

On y voit: une église catholique, des bureaux de messageries et du télégraphe, 4 magasins, 1 hôtel, 1 succursale de banque, une scierie et un moulin à farine.

Le quai public, construit en 1908, comprend:

(*a*) Une pile de tête de 137 x 24 pieds.

(b) Un abord en caissons de 137 x 29 pieds.

(*c*) Un abord en terre de 75 x 16 pieds.

En juin dernier, on a réparé par du travail à la journée, 1,500 pieds carrés du plancher, au coût de $183.03.

SAINT-DAMIEN.

Saint-Damien est un village du comté de Berthier, à 6 milles de Saint-Grabriel de Brandon. Population, 1,160 habitants.

Pour protéger le pont public, on a construit deux brise-glace sur la rivière Noire, de 12 pieds de hauteur, 6½ x 20 pieds à la base et 14 x 3 pieds au sommet. Ces brise-glace ont des fondations en pilotis.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $800.08.

SAINT-DENIS.

Saint-Denis, comté de Saint-Hyacinthe, est un village florissant situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 18 milles de Saint-Hyacinthe, et à 7 milles de Contrecœur, une station du chemin de fer *Quebec, Montreal Southern.*

Le quai public, construit en 1909, comprend:

(*a*) Une pile de tête en pilotis, de 89 pieds par 32 pieds et 5 pouces, avec un prolongement de 30 x 20 pieds, à l'extrémité nord;

(*b*) Un abord en pierres de 100 x 86 pieds, dont les côtés ont un fruit de 1 dans 1 et sont revêtus de pierres perdues;

(*c*) Un hangar à marchandises de 31 x 24 pieds;

(*d*) Un trottoir en béton de 4 x 100 pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a renouvelé 1,500 pieds carrés du plancher et fait des petites réparations au revêtement en pierres perdues, aux pièces de couronnement et au hangar. Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $227.13.

SAINTE-ADÉLAÏDE DE PABOS.

Le brise-lames de Sainte-Adélaïde de Pabos, commencé en 1888, a été construit sur une longueur totale de 460 pieds, avec une profondeur moyenne d'eau de 4½ pieds, à mer basse des hautes marées.

Les derniers 160 pieds ont été construits en 1913, en vertu d'un contrat.

Au cours des derniers six mois, on a construit des abords de 60 pieds en caisson à parements ouverts, afin de relier le brise-lames avec le chemin; la colline a été réparée.

Dépenses pour l'exercice financier, $1,483.98.

SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Le village de Sainte-Anne de Beaupré est situé dans le comté de Montmorency, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles en bas de Québec. Population, 3,000 habitants.

Le printemps dernier, une partie du quai qui a une longueur totale de 1,800 pieds fut détruite par une tempête. On a reconstruit les parties détruites et employé le reste de l'argent pour faire des réparations temporaires au reste du quai.

On a construit de nouveaux caissons, posé des parties de plancher, construit un pont sur chevalets de 16 pieds, un ouvrage de protection de 24 pieds, démoli les vieux caissons et les vieux chevalets, exécuté des réparations temporaires et posé des pièces de support.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 4 mai au 7 octobre 1915, au coût de $18,561.23.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Sainte-Anne de Bellevue, une ville du comté de Jacques-Cartier, est située au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent et le long de la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, à 21 milles à l'ouest de Montréal. Il possède deux églises (épiscopalienne et catholique romaine), un couvent, un collège (catholique romain) pour l'éducation des garçons et des filles, une banque, deux bureaux de télégraphe, cinq hôtelleries, sept magasins, deux charronneries et le collège d'agriculture Macdonald. Population, 1,800 habitants.

Le but de ce dragage était de creuser un nouveau chenal afin qu'on puisse abandonner l'ancien chenal passant à travers le barrage Baker, et qui cause des retards sérieux aux bateaux et surtout aux remorqueurs remontant et descendant la rivière.

Le barrage Baker doit être bientôt reconstruit sur les deux côtés et toute la longueur, et ce ministère est informé par le ministère des Chemins de fer et Canaux que la reconstruction du dit barrage coûtera $200.000. Cet ouvrage est de première importance pour le district.

Tout le trafic de la rivière Ottawa est concerné dans le dragage proposé; la plupart des bateaux de passagers et de marchandises, faisant le service de Montréal à Ottawa, les bateaux de la compagnie *Ottawa River Navigation,* le steamer *Victoria,* faisant le service entre Montréal, Oka, Como, Rigaud, Choisy et Saint-André, y sont intéressés, ainsi que le steamer *Empress,* faisant le service quotidien entre Montréal et Carillon, la *Montreal Sand Co.,* l'*Ottawa Forwarding Co.,* l'*Ottawa Transportation Co.,* la *Rigaud Granite Co.,* la *Murphy Lumber Co.,* et tout les remorqueurs et les barges de l'endroit transportant le sable, le bois, la pierre concassée, etc.

Du 18 mai au 6 novembre, la drague *N° 123* du ministère a enlevé environ 34,739 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de sable, de cailloux, d'argile dure et de roc, pour creuser un chenal de 10 pieds. Le nombre de verges cubes de déblais enlevées, d'après la mesure prise sur place, au moyen de sondages faits en janvier 1916, est 24,320, comme suit: 19,360 verges cubes de déblais ordinaires et 4,960 verges cubes de roc.

La mesure prise sur place correspond avec celle prise sur les chalands, en acceptant 33⅓ comme facteur d'expansion et 80 pour cent dans le cas du roc. Heures d'ouvrage, 1,152½; une tranchée de 10 à 45 pieds; surface enlevée, de 3 à 12 pieds; distance parcourue, 8,412 pieds. On a transporté les déblais près de 2 milles plus loin dans une place profonde, le long de l'île Perrot, à environ 1,500 pieds au sud du chenal actuel.

Ci-suivent les dimensions des travaux exécutés en 1915: une tranchée de 150 pieds de largeur au fond et 1,130 pieds de longueur et une autre de 920 pieds de longueur par 45 pieds de largeur.

L'emplacement des dragages proposé s'étend jusqu'en bas de l'écluse Sainte-Anne, vis-à-vis de la tête du barrage Baker, vers le sud-est; l'endroit est à l'abri des tempêtes.

Les travaux dureront probablement 30 ans.

Etant donné que l'endroit est bien à l'abri des tempêtes, qu'il n'y a pas de courant et que le fond est dur, les travaux dureront probablement plus de 30 ans.

Au cours de 1914, la drague *N° 13* du ministère a été employée du 9 jusqu'au 27 juin, et la drague *N° 123*, du 20 juillet jusqu'au 14 novembre; elles ont enlevé environ 25,924 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, en creusant une tranchée en remontant la rivière de 1,305 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, et une autre tranchée en descendant de 920 pieds de longueur par 45 pieds de largeur.

Pour compléter les travaux tel que proposé il faudra enlever 16,440 verges cubes de roc, mesure prise sur place, et 82,990 verges cubes d'autres déblais; les facteurs d'expansion sont 80 pour cent pour le roc et 33⅓ pour cent dans le cas de déblais ordinaires. Les dimensions des travaux à faire sont comme suit: une tranchée de 2,300 pieds sur une largeur moyenne de 200 pieds, au fond, le tout jusqu'à 10 pieds au-dessous du niveau d'eau basse, c'est-à-dire jusqu'à 9 pieds plus bas que le fond de l'écluse de Sainte-Anne.

A cause du fond dur, une drague comme la *N° 123* prendra trois ou quatre saisons pour creuser un chenal de 10 pieds.

Depuis que les travaux sont commencés, on a été employé pendant 197 jours, ou 7½ mois.

SAINTE-ANNE DE CHICOUTIMI.

Sainte-Anne de Chicoutimi, dans le comté de Chicoutimi, est située vis-a-vis la ville de Chicoutimi; cette paroisse compte 2,000 habitants.

Un bateau fait à toutes les heures le service de la traverse entre Chicoutimi et le quai de Sainte-Anne. C'est un district agricole important.

Au cours de l'année, on a renouvelé la superstructure du quai, sur une hauteur de 5 pieds, une distance de 382 pieds et une largeur de 25 pieds. Ce quai a 382 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, il se termine par une tête de 75 x 75 pieds. Afin de faire ces réparations sans interrompre le trafic, qui est très considérable, des pilotis furent enfoncés à tous les 10 pieds sur les deux côtés du quai; ensuite, le plancher et les solives furent enlevés par sections de 20 pieds, afin de placer des chapeaux sur les pilotis, des solives pour le plancher, etc., sur toute la longueur du quai. Le côté sud du quai a été lambrissé sur toute sa longueur, à partir du sommet du quai jusqu'à deux pieds au-dessous de l'eau basse, avec des madriers de 4 pouces, assujettis au moyen de clous de 9 pouces, à des moises posées spécialement à cette fin. La tête du quai a été nivelée et lambrissée, une nouvelle cale d'accostage mobile a été construite; une autre cale de 95 x 10 pieds a été construite et on a peinturé le hangar à marchandises et la salle d'attente.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 6 mai au 11 septembre, au coût de $10,255.94.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

Sainte-Anne des Monts est une paroisse importante située à 54 milles en aval de Matane, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Au cours de l'été dernier, le débarcadère commencé en 1914 a été prolongé sur une longueur de 1,340 pieds.

SAINTE-ÉMÉLIE.

Afin de donner aux habitants de l'extrémité de la paroisse, accès à la grève du côté est du quai, en passant par-dessus celui-ci et *vice versa* pour les habitants de l'autre bout de la paroisse, on a construit un plan incliné sur les côtés du quai, rempli de pierre de lest et couvert en cèdre rond de 6 pouces.

On a aussi pratiqué des gradins ou une petite cale d'accostage sur le côté est de la tête du quai, pour faciliter l'accostage pendant les gros vents de l'ouest; cette cale a 12 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur sur la façade. On a épandu 150 verges de gros gravier sur la chaussée d'accès qu'on a arrondie.

On a renouvelé une défense verticale de 16 pieds de longueur et de 8 x 10 pouces, en tamarac, à l'extrémité extérieure du quai; on a aussi remplacé 25 madriers brisés par des madriers de 3 pouces, en épinette, et on a placé 60 verges cubes de pierre à lest dans le plan incliné du rivage et le long du quai.

A la clôture de la navigation, les défenses mobiles, les poteaux, les hangars et toutes les autres parties du quai susceptibles d'être enlevées ou endommagées par la glace ou par la crue des eaux au printemps, ont été enlevés et placés en lieu sûr pour l'hiver.

SAINTE-FÉLICITÉ.

Sainte-Félicité, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 11 milles à l'est de Matane.

C'est un district agricole où l'on fait aussi l'exploitation du bois de commerce. On y trouve une scierie et une beurrerie.

En 1913-14, le ministère a fait construire un quai de 540 pieds de longueur par 22 et 30 pieds de largeur.

L'ouvrage exécuté au cours du dernier exercice financier consista en la construction d'une digue de protection de pierres perdues, le long du chemin près de l'extrémité de terre du quai.

On a aussi commencé la réparation des abords.

Dépenses pour l'exercice financier, $199.75.

SAINTE-GENEVIÈVE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport de 1915.)

Sainte-Geneviève est le nom d'un village et d'une paroisse situés dans le comté de Jacques Cartier, sur la rivière des Prairies.

Au cours du dernier exercice financier, on a renouvelé le plancher de l'abord du quai sur toute sa longueur et une largeur de 12 pieds, au coût de $796.75.

SAINTE-JEANNE DE L'ÎLE PERROT.

L'île Perrot est située dans le lac Saint-Louis, entre Beauharnois et Sainte Anne de Bellevue, à l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Il a environ 8 milles de lon-

gueur et 4 milles de largeur. Le chemin de fer Pacifique-Canadien traverse l'extrémité nord de l'île, reliant Sainte-Anne de Bellevue avec Dorion et Vaudreuil. Le village de Sainte-Jeanne se trouve sur la rive sud de l'île, vis-à-vis la ville de Beauharnois et à environ 3½ milles à l'est de la pointe des Cascades, à l'extrémité est du canal de Soulanges.

Le but de ces travaux est de creuser un bassin de virage, en bas du quai actuel, construit en 1915, afin de permettre aux bateaux d'atteindre le chenal à leur départ.

Le trafic ici consiste en le transport des produits de ferme, des pommes, des pommes de terre, etc.

Le steamer *Beauharnois* faisant le service plusieurs fois la semaine de Beauharnois à Montréal, fait escale ici. Environ 10 barges seront chargées de foin, chaque année, au quai; ces barges portent 135 tonnes chacune et tirent de 6 à 7 pieds. Cette route est pour ainsi dire la seule pour le trafic de l'été, les chemins de fer n'ayant aucune gare sur l'île Perrot.

Du 21 juillet jusqu'au 5 août, la drague *N° 106* du ministère a été employée, ainsi que la drague *N° 119*, du 15 septembre jusqu'au 6 novembre; elles ont enlevé environ 6,855 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de cailloux et de roc, en creusant un chenal de 6 à 7 pieds, conduisant au quai.

La drague *N° 106* a enlevé environ 782 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. Heures de dragage, 85; une tranchée de 8 à 20 pieds de largeur; surface enlevée, de 1 à 3·8 pieds; distance parcourue, 334 pieds; on a transporté les déblais à un demi-mille plus bas.

La drague *N° 119* a enlevé environ 6,073 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. Heures de dragage, 244½; une tranchée de 15 à 22 pieds de largeur; surface enlevée, de ½ à 8 pieds; distance parcourue, 1,887 pieds; on a transporté les déblais à un demi-mille plus bas.

Le nombre de verges cubes, mesure prise au moyen de sondages, pris le 16 janvier, 5,142. Ce nombre correspond avec celui obtenu par la mesure prise sur les chalands, en prenant 33⅓ pour cent comme facteur d'expansion.

Au cours de l'automne de 1915, on a dépensé la somme de $66 pour enlever au moyen d'explosifs les gros cailloux et des pierres schisteuses, dans le chenal, en avant du quai actuel.

Les dimensions des travaux exécutés en 1915 sont comme suit: un chenal de 385 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 100 pieds, le tout jusqu'à une profondeur de 4½ à 7 pieds, à l'eau basse; le fond est rocheux.

L'emplacement où s'est fait le dragage est juste en avant le quai actuel, ou vis-à-vis de l'église.

Etant donné que l'endroit où s'est fait le dragage est à l'abri des tempêtes et qu'il n'y a pas de courant, le dragage est d'une nature permanente.

En 1911, la drague du ministère *Challenge* a enlevé environ 3,142 verges cubes d'argile et de cailloux, mesure prise sur les chalands.

Pour compléter les travaux tel que proposé, il faudra enlever 3,409 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ou 4,545 verges cubes, mesure prise sur les chalands, dont 693 sont probablement du roc solide. Les facteurs d'expansion sont 33⅓ pour cent pour les déblais ordinaires et 80 pour 100 pour le roc. Les dimensions des travaux à faire sont comme suit: un bassin de 80 pieds, le long du rivage, par 225 pieds parallèle au chenal actuel; un banc de rocher de 100 par 100 pieds. Le tout a été creusé jusqu'à une profondeur de 7 pieds.

A cause des difficultés locales et du dragage au moyen de dynamite, une drague d'un modèle ordinaire prendra un ou deux mois pour compléter le chenal de 6 à 7 pieds.

SAINT-ÉLOI.

Saint-Eloi, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 17 milles en bas de la Rivière-du-Loup. La population est composée d'environ 1,000

habitants, tous agriculteurs. On s'y occupe aussi de la récolte d'herbes marines; la récolte de l'année dernière a été d'environ 6,000 tonnes de mousse.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916, un montant de $1,009.42 a été dépensé pour terminer le creusage d'un chenal conduisant du quai au chenal principal.

On a suivi le lit d'une petite rivière et on a creusé une tranchée de 500 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 2 pieds de profondeur; on a enlevé 1,000 verges cubes de terre et environ 100 verges cubes de pierre.

Ce dragage a été fait à bras, on chargeait les déblais dans des chalands à marée basse et on les transportait ailleurs à marée haute.

Ce dragage a été fait pour aider à l'industrie de la mousse marine en permettant aux chalands occupés à ce travail d'accoster au quai à l'eau basse.

Ces travaux ont été faits du 1er juillet au 31 août.

SAINT-FRANÇOIS DU LAC.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Saint-François du Lac est le chef-lieu du comté de Yamaska; il est situé sur le côté ouest de la rivière Saint-François, à 9 milles en haut de l'embouchure de ce cours d'eau qui se décharge dans le lac Saint-Pierre.

Du 1er au 25 juin, des travaux de réparation ont été exécutés au quai de cet endroit, consistant à remettre en place la clôture de chaque côté de la route conduisant au quai et niveler cette route. On a enlevé le sable et la vase qui s'étaient accumulés sur le quai pendant la crue des eaux; réparé le lambrissage et le plancher, et remis en place sur le quai à bas niveau le hangar du fret qui avait été emporté par les inondations du printemps.

Au commencement de février 1916, ce hangar a été enlevé de nouveau de sur le quai et transporté à une place sûre en dehors de toute atteinte lors de la crue des eaux au printemps de 1916.

Dépenses pendant l'exercice financier, $354.93.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, comté de Chicoutimi, est un endroit agricole peuplé d'environ 1,200 habitants, situé sur la rive nord du Saguenay, 9 milles en bas de Chicoutimi.

Cette année, on a dépensé un montant de $1,178.28 pour renouveler le plancher, les solives, les corbeaux et deux rangs de pièces de parement, sur une longueur de 245 pieds.

Les travaux ont été faits à la journée, du 22 juin au 31 juillet.

SAINT-FULGENCE.

Dragage.

Pendant l'été de 1912, on a commencé le creusage d'un petit chenal de 30 pieds de largeur, afin que les canots automobiles faisant le service entre Chicoutimi et Saint-Fulgence puissent se rendre au quai de ce dernier endroit.

Au cours du dernier exercice financier on a employé la drague du gouvernement *Steam Derrick* pour terminer ce chenal.

Les travaux furent faits du 18 au 28 mai. On a enlevé 700 verges cubes de déblais.

SAINT-GÉDÉON.

Saint-Gédéon est l'un des villages les plus importants de la région du lac Saint-Jean. Population, 1,500 habitants.

Cette année, un montant de $498.53 a été dépensé pour faire sauter à l'aide d'explosifs des cailloux qui constituaient des obstacles à la navigation, dans les environs du quai.

Ce travail a été fait à la journée, du 1er au 24 mars.

SAINT-GODEFROY.

Saint-Godefroy, comté de Bonaventure, est une paroisse importante d'environ 2,500 habitants, qui s'occupent particulièrement de l'industrie de la pêche. Il s'y fait un commerce considérable de bois et l'agriculture y est aussi florissante.

Le quai construit en 1904-1905 a été réparé au cours de l'exercice financier de 1915-16. On a renouvelé une partie du plancher et une partie des pièces de couronnement; on a aussi réparé le lambrissage. On a enlevé le gravier et le sable déposés sur le sommet au cours des tempêtes de l'automne et de l'hiver de 1914-15.

Dépenses pour l'exercice financier, $351.46.

SAINT-GRÉGOIRE (SAULT MONTMORENCY).

Saint-Grégoire est situé dans le comté de Québec, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 9 milles en bas de Québec. Population, 2,500 habitants.

Pendant la dernière saison, on a complètement réparé le brise-lames et reconstruit les cales d'accostage, à chaque bout. Ce travail a nécessité l'emploi de 9,155 pieds linéaires de pièces de parement, de longrines, de traversines, de solives, de couronnement et de 52 verges de lest. On a renouvelé 1,102 verges cubes de lambris de 2 et 3 pouces et on a peinturé toutes les pièces de couronnement.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 31 mai au 28 juin 1915.

Les dépenses totales pendant l'année ont été de $3,781.17.

SAINT-IGNACE DE LOYOLA.

Saint-Ignace de Loyola est un village du comté de Berthier, sur une île du fleuve Saint-Laurent, à 2½ milles de Berthierville sur le Pacifique-Canadien et à 2 milles de Sorel, sur la rive opposée. Population, 1,031.

En 1912, on a construit une digue reliant l'île Saint-Ignace à l'île Madame. Cette digue a 250 pieds de longueur par 18 pieds de largeur au sommet et elle forme une route conduisant au village. L'eau l'ayant emportée sur une longueur de 200 pieds, on la répara au moyen d'un remplissage en terre de 5 pieds de hauteur et de 15 pieds de largeur au sommet, avec une pente de 2 dans 3 sur les côtés. On la couvrit sur une longueur de 90 pieds avec des briques de système Decauville.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $736.78.

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 78 milles en bas de Québec. Population, 1,800 habitants.

Pendant la dernière saison, on a renouvelé 800 verges carrées du plancher, y compris les poteaux, les solives du plancher, quelques traversines et des longrines, dans la partie du quai attenant au rivage. On a enlevé les vieux matériaux. On a posé environ 1,000 pieds linéaires de pièces de couronnement de 12 x 12 pouces et 550 pieds linéaires de garde-corps. L'abord du quai a été exhaussé et nivelé avec de la terre et de la pierre et recouvert de gravier sur une superficie de 500 verges carrées. Trois nouvelles défenses en chêne de 26 pieds de longueur, mesurant 12 x 12 pouces, ont été placées à la tête du quai et 260 pieds carrés de lambris en bois dur de 5 pouces ont été remplacés. On a peinturé le toit du hangar et tous les garde-corps; on a aussi fait quelques petites réparations au hangar et aux marches du quai.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 18 mai au 6 décembre 1915, au coût total de $5,099.39.

SAINT-IRÉNÉE.

Dragage.

Pendant la dernière saison, le bassin autour du quai de cet endroit a été agrandi de 200 pieds à l'ouest du quai, sur une étendue approximative de 13,000 pieds carrés et jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, afin de permettre aux steamers de la malle royale d'accoster sûrement à la marée basse. La drague *Ottawa* du ministère a été mise en opération à Saint-Irénée depuis le 30 juillet jusqu'au 14 août 1915. Elle a enlevé 5,082 verges cubes de sable et de glaise, mesurées sur les chalands, ou 3,750 verges mesurées sur place, donnant un facteur d'expansion de 33 pour 100.

SAINT-JEAN, I. O.

Saint-Jean est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, à 18 milles en bas de Québec. Population, 2,500 habitants.

Au cours de la dernière saison, on a réparé la façade et les angles du quai, ainsi que la cale d'accostage mobile. On a posé 16 défenses en chêne de 26 pieds de longueur et de 12 x 12 pouces et 330 pieds carrés de lambris en chêne de 6 pouces d'épaisseur. On a rétréci la cale d'accostage mobile de 12 pouces, afin d'en rendre le fonctionnement plus facile et on a fait quelques légères réparations au plancher du quai.

Ces travaux furent faits à la journée, du 10 août au 8 septembre 1915.

Les dépenses totales pendant l'année ont été de $1,486.09.

SAINT-JEAN DESCHAILLONS.

Le plancher du quai étant en mauvais état, on l'a renforcé en posant un nouveau plancher de madriers en pin de 3 pouces d'épaisseur et de 11 pouces de largeur, par dessus le vieux plancher, d'un bout à l'autre du quai. Ce nouveau plancher a été assujetti avec des clous de 6, 7, 8 et 9 pouces. Le couronnement tout autour du quai a été exhaussé au moyen de madriers en pin de 3 x 11 pouces, afin de le maintenir à 3 pouces au dessus du niveau du plancher.

On a lambrissé en neuf le côté est de l'abord, à son extrémité sud, afin d'empêcher l'entrée des déchets que la marée haute emportait sous le quai et qui faisaient pourrir le bois.

Plusieurs défenses de 15 à 16 pieds de longueur qui avaient été endommagées par des remorqueurs, ont été renouvelées ainsi que des poteaux d'amarrage qui avaient été arrachés. On a peinturé tous les poteaux, les grandes défenses mobiles et le couronnement.

Comme on l'a rapporté chaque année, ce qui cause le plus de trouble et le plus de dépenses pour l'entretien du quai à Deschaillons, c'est la chaussée d'accès conduisant du chemin public au bord de la falaise et le pont sur chevalets descendant ensuite au niveau du quai.

Lorsque les travaux ont été arrêtés en novembre 1914, la partie du chemin qui est sur la côte, entre la voie ferrée et le pont sur chevalets, fut laissée dans le meilleur état, bien drainée, nivelée et arrondie et aurait encore été en bon état au printemps de 1915, si avant le commencement de l'hiver le chemin n'eût été complètement obstrué par une charge de bois et de madriers, qui furent renversés dans le chemin où ils furent laissés pour l'hiver.

Au printemps, les eaux provenant de la pluie et de la fonte des neiges ne pouvant trouver d'issue, rongèrent le chemin au-dessous du bois, sur une longueur de

300 pieds, enlevant la pierre concassée, le gravier et la terre entre le sommet de la falaise et le pont de chevalets.

Ces dommages occasionnèrent une dépense de $600, une perte de temps considérable et beaucoup d'ouvrage pour la construction d'encaissement et travaux de protection en pierre autour du mur de protection, des autres caissons et le long du pied de la falaise.

A la clôture de la navigation, les défenses du quai, les poteaux, les hangars et toutes les parties du quai qui pouvaient être emportées ou endommagées par les glaces ou la crue des eaux au printemps, furent enlevés et placés en lieu sûr. Le tout sera remis en place à l'ouverture de la navigation.

SAINT-JEAN PORT JOLI.

Le village de Saint-Jean Port Joli, dans le comté de l'Islet, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en bas de Québec.

Les grandes marées montent ici de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

Pendant la tempête extrêmement violente qui s'est abbattue sur le bas du fleuve Saint-Laurent, au mois de décembre 1914, le quai de Saint-Jean Port Joli a subi des dommages qu'il a fallu réparer avant l'ouverture de la navigation. La somme de $994.75 a été dépensée pour faire les réparations nécessaires, et les travaux suivants ont été exécutés dans le cours des mois d'avril et mai.

Le plancher qui avait été démoli et emporté sur une longueur de 192 pieds par une largeur de 30 pieds, a été renouvelé avec des madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur, sur le côté est du quai et environ au milieu; quatre rangs de parements ont été réfectionnés sur une longueur de 92 pieds avec des pièces d'épinette de 12 pouces carrés. Le lambrissage en épinette a été renouvelé sur le côté est du quai sur une longueur de 131 pieds et une hauteur de 17 pieds; du côté ouest sur une longueur de 24 pieds, ce lambrissage a été fait avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur.

On a entièrement reconstruit à neuf la clôture qui entoure le terrain du gouvernement près de l'extrémité intérieure du quai.

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté ouest du lac Saint-Jean. Sa population est d'environ 2,000 habitants dont la plupart s'occupent de l'agriculture. C'est la place la plus importante de la région.

Au cours de cette année, on a dépensé $99.78 pour transporter sur la vieille partie du quai, le hangar à marchandises et la salle d'attente qui avaient été construits sur le nouveau prolongement, car cette partie du quai enfonçait sous la charge.

Cet ouvrage a été fait à la journée, du 17 au 28 novembre.

SAINT-JOSEPH DE SOREL.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915).

Saint-Joseph de Sorel est un village du comté de Richelieu, situé au confluent de la rivière Richelieu et du fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Pierre.

(A) Débarcadère de la traverse.

Afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes faisant la traverse entre Sorel et Saint-Joseph, on a exhaussé les abords de la traverse de 4 pieds, sur une distance de 230 pieds.

Ce travail a été fait à la journée, au coût de $800.69.

(B) Quai.

On a fait quelques réparations au plancher du quai public. Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $24.72.

SAINT-MAJORIQUE.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1914.)

Saint-Majorique est le nom d'une grande paroisse située sur le côté nord du bras nord-ouest du havre de Gaspé, à l'embouchure de la rivière Dartmouth.

Au cours de l'exercice financier de 1915-16, on a ocnstruit un petit pont en bois de 27 pieds de largeur; on a renforcé un autre pont, un ouvrage qui a coûté $150.05.

SAINT-MARC.

Saint-Marc est un village du comté de Verchères, sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 9 milles au nord de Belœil Station et à 15 milles de Saint-Hyacinthe.

Le quai public situé à 2 milles au-dessus du village a été construit en 1902 et comprend:

(*a*) Une pile de tête de 86 x 32½ pieds, avec un plancher en béton;
(*b*) Un abord en pierres de 40 x 45 pieds;
(*c*) Un entrepôt de 15 pieds par 22 pieds et 4 pouces.

Pendant le dernier exercice financier, on a renouvelé le plancher en béton et réparé l'abord en pierre, la tête du quai et le hangar.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $794.17.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 15 milles en aval de Québec.

Les grandes marées montent ici de 21 pieds; les mortes-mers de 13 pieds.

Pendant le dernier exercice financier, les travaux suivants ont été exécutés au quai pour compléter les réparations entreprises depuis trois ans: 40,000 pieds, m.p. de madriers d'épinette de 3 pouces par 9 pouces par 12 pieds de longueur, ont été employés pour renouveler le lambrissage des parements et réparer le plancher; une surface de 6,480 pieds carrés des parements a été lambrissée avec des madriers d'épinette de 3 pouces, et 4,000 pieds carrés du plancher ont été renouvelés; de plus on a construit sur le milieu du quai un sentier de 450 pieds de longueur par 2 pieds de largeur. Quarante défenses en épinette de 10 x 8 pouces et d'une longueur moyenne de 20 pieds ont été remplacées, ainsi qu'une défense en chêne de 12 x 12 pouces par 15 pieds de longueur et un poteau d'amarrage en pin de 14 x 14 pouces par 12 pieds de longueur.

L'escalier du côté est du quai a été réfectionné avec du pin rouge, ayant des marches de 6 x 16 pouces et un garde-corps de 12 x 12 pouces par 40 pieds de longueur. Le hangar placé sur la tête du quai, les pièces de couronnement et les poteaux d'amarrage ont été peinturés.

La tête du quai se trouvant affaiblie par la grande cale taillée dans son centre, on a jugé à propos de placer à travers l'ouvrage en caisson 4 tirants en fer de 1¼ pouce de diamètre et de 53 pieds de longueur, munis de tourniquets à vis, de manière à liaisonner la structure sur les deux côtés de la cale. Ces travaux ont été exécutés pendant les mois de juin, juillet et août, et un montant de $2,499.93 a été dépensé.

SAINT-MICHEL DES SAINTS.

Saint Michel des Saints est un village du comté de Bethier, à 50 milles de Saint-Gabriel de Brandon, une station du Pacifique-Canadien. Population, 1,000.

Afin de protéger le pont public qui traverse la rivière Metawin, on a construit deux brise-glace de 19 x 8 pieds à la base, 15 x 3 pieds au sommet et 11½ pieds de hauteur. Ces brise-glace sont assis sur des pilotis enfoncés à une profondeur de 24 pieds.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $1,501.83.

SAINT-OMER.

Saint-Omer, dans le comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 42 milles à l'est de Matapédia.

C'est une paroisse prospère et d'une population de fermiers, pour la plupart. Un bateau transportant les passagers fait un service entre Saint-Omer et Dalhousie, deux fois la semaine.

Pendant l'exercice 1915-16, l'ouvrage consista à renouveler une partie du plancher du quai; on a aussi exécuté d'autres légères réparations.

Dépenses pour l'exercice financier, $294.06.

SAINT-PAUL DE L'ÎLE AUX NOIX.

Saint-Paul de l'île aux Noix, autrefois Saint-Valentin, est une île située près de la rive ouest de la rivière Richelieu, dans le comté de Saint-Jean, à 4 milles de Lacolle et 12 milles au sud de Saint-Jean. Population, 610.

Le quai public, construit en 1907, comprend:

(*a*) Une pile de tête en encaissement de 61 x 32 pieds;

(*b*) Un abord en pilotis de 191½ x 20 pieds;

(*c*) Un remblai en terre et en pierres de 98 pieds et 5 pouces par 25 pieds, avec des côtés en pente de 1 dans 1;

(*d*) Une bande de terrain de 1,676 x 36 pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a réparé les clôtures bordant le terrain, au coût de $30.50.

SAINT-ROCH DES AULNAIES.

Saint-Roch des Aulnaies est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de L'Islet, à 70 milles en bas de Québec.

On a fait quelques légères réparations très urgentes au quai de cet endroit; deux poteaux d'amarrage ont été renouvelés ainsi que quelques madriers du plancher; les dépenses ont été de $29.05.

SAINT-SIMÉON.

Saint-Siméon est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 12 milles en bas de la Malbaie. Population, 1,800 habitants.

Pendant la dernière saison, des réparations ont été faites au plancher du quai et au hangar d'emmagasinage de l'huile.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $26.75.

SAINT-VALIER.

Le village de Saint-Valier, dans le comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles en bas de Québec.

L'hiver dernier, pendant une tempête, les glaces ayant été poussées contre le quai de cet endroit jusqu'au niveau de la marée haute, trois rangs de parements sur une longueur de 100 pieds au bout extérieur du côté ouest, ont été brisés et renfoncés en dedans, laissant une ouverture de 3 pieds par 100 pieds. A l'extrémité près du rivage les mêmes dommages ont été faits sur une longueur de 150 pieds et à la même hauteur,

et un à deux rangs des parements ont été brisés. Comme il y avait à présumer que des dommages considérables surviendraient si ces avaries n'étaient pas immédiatement réparées, la somme de $1,300.00 a été autorisée pour couvrir le coût des réparations nécessaires. L'extrémité extérieure du quai fut démolie sur une longueur de 75 pieds et une hauteur de 5 pieds, et toutes les pièces de bois brisées ont été renouvelées, comprenant les pièces de parement, les traversines et les poteaux verticaux, et le reste de l'ouverture causée par la glace a été fermée au moyen de deux rangs de parement sur une longueur de 100 pieds.

La superstructure et le plancher ont été exhaussés et nivelés sur une longueur de 75 pieds, sur toute la surface de la tête du quai; on a aussi renouvelé les autres pièces intérieures qui avaient été brisées. Les parements à l'extrémité extérieure du quai ont été lambrissés sur toute la hauteur de la structure, 24 pieds par 100 pieds, avec du merisier rouge de 6 pouces d'épaisseur. On a renouvelé, sur une longueur de 104 pieds par 23 pieds de largeur, le plancher du quai à son extrémité près du rivage; ce plancher était en très mauvais état. Plusieurs solives pourries ont été remplacées, et l'on a renouvelé les pièces de couronnement sur une longueur de 24 pieds. Les abords du quai en terrassement, que les vagues avaient désagrégés, ont été remplacés par un mur en béton de 25 pieds de longueur, 14 pouces de largeur et 2 pieds de hauteur. A l'intérieur de ce mur on a rempli avec du gravier. Deux échelles de 12 pieds de longueur emportées par les glaces ont été remplacées. Ces travaux ont été commencés le 25 septembre et complétés le 18 novembre, au coût de $1,298.96.

SAULT-AU-MOUTON.

Sault-au-Mouton est une partie de la paroisse de Mille Vaches, située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 39 milles en bas de Tadoussac. Une scierie, appartenant à la *Iberville Lumber Co.,* y donne de l'emploi à 75 familles. C'est l'un des centres les plus importants de la rive nord, pour le commerce du bois.

Afin de faciliter l'accostage des chalands employés pour charger les steamers océaniques, on a dépensé $595.99 pour enlever des cailloux.

Ce travail a été fait à la journée, du 30 septembre au 21 octobre.

SHIGAWAKE.

Shigawake, comté de Bonaventure, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 2 milles environ à l'est de Saint-Godefroy.

La longueur totale du quai construit en ce lieu est de 490 pieds, et sa hauteur de 19 pieds à l'extrémité du large où l'on trouve une profondeur d'eau de 5 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1915-16 ont consisté dans le renouvellement du plancher du quai et d'une partie du lambrissage; on a aussi exécuté d'autres légères réparations au quai.

Dépenses pour l'exercice financier, $199.69.

SQUATECK.

Squateck est un établissement situé à 18 milles environ à l'est du lac Témiscouata; quoique nouveau, c'est un centre agricole florissant.

Les seuls moyens de transport disponibles en cet endroit sont par la route de Cabano et à travers le lac Témiscouata.

Le quai construit à Squateck, sur la rive ouest du lac Témiscouata, vis-à-vis Cabano, a été endommagé par les glaces au printemps dernier. Trois parements ont été brisés à l'extrémité extérieure de ce quai, ainsi que quelques pièces intérieures, et le plancher sur une surface de 600 pieds carrés.

Pendant le mois de septembre, la somme de $148.51 a été dépensée pour réparer ces dommages.

STRATFORD.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Stratford Centre est un village situé dans le comté de Wolfe, sur la rivière Maskinongé, à 6½ milles de Garthby, qui est une station du Québec-Central et un port du lac Aylmer.

Du 1er juillet au 16 août 1915, on a fait des réparations au quai de Stratford, consistant à reconstruire en caisson solide de 95 pieds de longueur les abords du quai que les glaces avaient démolis. On a renouvelé aussi deux rangs de pièces de parements à la tête du quai et posé un nouveau couronnement autour de cette partie et sur les deux côtés des abords du quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $2,496.15.

TROIS-LACS.

Trois-Lacs est situé sur le lac Mégantic, à 8 milles de la ville de Mégantic, dans le comté de Beauce.

Le quai de cet endroit, qui était submergé tous les printemps par les inondations, a été exhaussé de 18 pouces et complètement réparé sur toute sa longueur. On a renouvelé 362 verges carrées du plancher en épinette et 120 verges carrées de la surface en gravier. Pour ce travail on a employé 2,000 pieds linéaires de pièces de couronnement, de pièces de parement, de longrines, de traversines et de solives de plancher. On a aussi réparé le garde-corps et ajouté 10 poteaux d'amarrage.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 4 au 13 octobre 1915.

Les dépenses totales pendant l'année ont été de $925.40.

TROIS-RIVIÈRES.

Dragage.

La ville des Trois-Rivières est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, à 82 milles en bas de Montréal et 78 milles en haut de Québec. La population de cette ville est de 22,000 habitants.

La drague *N° 116* du ministère a été mise en opération vis-à-vis du nouveau quai à charbon, situé près du vieux moulin à vent, à environ un mille en haut du centre de la ville. Le dragage a consisté à enlever une barre formée par l'éboulement du remblai du quai dans le fleuve, sur une longueur d'environ 500 pieds par 40 pieds de largeur et 28 pieds de profondeur. L'ouvrage a été commencé le 12 juin et discontinué le 28 du même mois. On a enlevé 10,580 verges cubes de déblais.

Dans la partie ouest du havre, vis-à-vis le vieux moulin à vent, il y a un quai en bois de 650 pieds de longueur, un brise-glace, un remblai de chemin de fer et un espace rempli de terre. Ces différents travaux furent commencés en 1910 et terminés en 1914.

Pendant le mois d'avril 1915, l'eau fit une brèche entre le premier et le deuxième caissons, à partir de l'angle ouest du quai; on a placé un matelas de fascines de 4 pieds d'épaisseur dans le fond de la brèche, qu'on a recouvert de 291 verges cubes de pierre et de 1,600 verges cubes de terre, au coût total de $1,975.

Ces travaux ont été faits par M. David Larivière, en vertu d'un marché conclu avec le ministère.

Deux lampes à arc ont été placées par la *North Shore Power Co.* pour aider à la navigation, au coût de $200 par année, y compris le pouvoir électrique.

En septembre dernier, on a construit à la journée, sur une partie du remblai, un pavage en bois de 900 x 18 pieds, au coût de $1,644.61.

VARENNES.

Varennes, un village et paroisse du comté de Verchères, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 14 milles au nord-est de Montréal.

Chaque année, pendant la crue des eaux, le passage des gros vaisseaux cause des hautes vagues qui rongent la rive entre Varennes et Verchères. A des endroits, des éboulements ont eu lieu, sur une largeur de 100 pieds, emportant à différentes places le chemin public et rendant ainsi le passage des voitures très dangereux.

On a reçu l'autorisation de réparer deux brèches de 115 et de 100 pieds de longueur respectivement. On les a remplies jusqu'à une hauteur de 14 à 23 pieds, à un angle de 32 degrés. La brèche de 115 pieds a été couverte de briques, d'après le système Decauville.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $1,805.32.

VAUDREUIL.

Vaudreuil est un village situé dans le comté du même nom, sur la rivière Ottawa et sur le lac des Deux-Montagnes et traversé par les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. Il y a 24½ milles de cet endroit à Montréal et c'est une place de villégiature favorite des Montréalais. Population de la paroisse, 1,500 habitants.

Le quai public, construit en 1909, comprend:

(*a*) Une pile de tête de 65 x 23 pieds;

(*b*) Un abord en caissons et travées de 195½ x 16 pieds;

(*c*) Un remblai en pierres et en caissons de 55 x 24½ pieds;

(*d*) Un hangar à marchandises de 16 x 20 pieds;

En avril dernier, on a fait quelques petites réparations au quai, entraînant une dépense de $49.95.

VERCHÈRES.

Verchères est un village du comté du même nom, situé sur le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer *Montreal Southern,* à 21 milles de Montréal.

Le quai public construit en 1905, comprend:

(*a*) Une pile de tête de 116 x 40 pieds;

(*b*) Un abord en pilotis de 136 x 29 pieds, y compris le brise-lames;

(*c*) Un hangar de 48 x 18 pieds;

(*d*) Un abord en pierres de 200 x 18 pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a renouvelé le lambris de la façade, tout le plancher de la tête du quai et de l'abord et on a enfoncé 85 pilotis au pied de l'abord, du côté gauche, afin d'empêcher les pierres perdues de s'ébouler.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $2,198.75.

VERDUN.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915).

Verdun, comté de Jacques-Cartier, est une ville incorporée, située au sud-ouest de la ville de Montréal, et qui a pour ligne de démarcation vers Montréal la prise d'eau de l'aqueduc, à 1 mille de la gare de Saint-Paul sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

Des réparations ont été faites au quai par des travaux exécutés à la journée dans le cours du mois de mai, au coût de $82.03.

Dragage.

Du 29 juillet au 27 août, la drague du ministère *N° 121* a enlevé 3,068 verges cubes (mesure de chalands) de glaise, de tuf et de gros cailloux, formant ainsi une chenal de 5 à 6 pieds de profondeur. Le nombre de verges cubes, mesurées sur place en janvier 1916, est de 2,302, ce qui indique un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100. On a dragué pendant 201 heures; la tranchée a 15 à 25 pieds de largeur et de 1 à 5 pieds de profondeur; la drague a avancé de 1,226 pieds. Les déblais ont été transportés à un mille de distance, dans un endroit profond, près de l'île des Sœurs.

Le chenal creusé a 375 pieds de longueur par 75 pieds de largeur au fond; il y a une profondeur totale de 5 à 6 pieds lorsque l'eau est basse.

Ce dragage a été fait vis-à-vis de la digue de Verdun, ou immédiatement au-dessus du chenal conduisant à la bâtisse de club du Grand-Tronc.

On a fait du dragage à cet endroit pour donner un accès plus facile aux quais du gouvernement nouvellement construits pour le bateau-traversier entre La-Tortue et Verdun, à une distance de 3½ milles. La navigation ouvre entre le 15 et 18 mai et se termine entre le 18 et le 20 octobre.

Le bateau-traversier, le *St-Louis,* fait quatre voyages réguliers, tous les jours, entre La-Tortue et Verdun, et environ 80 voyages spéciaux pendant la saison, aux jours de marché. Ce steamer a les dimensions suivantes: 135 pieds de longueur totale, 40 pieds de largeur (pont) et un tirant d'eau maximum de 5½ pieds.

Les travaux exécutés à Verdun sont d'un intérêt public et d'une grande importance pour tout le district.

Le trafic annuel, tel que donné approximativement par le Capt. MacLean, le propriétaire du bateau, est comme suit:

4,000 voitures (doubles et simples) chargées presque exclusivement des produits de la ferme; 200 automobiles; 500 tonnes de marchandises générales; 5,000 passagers; fret général, 4,500 tonnes; recettes totales du bateau-traversier: $6,150.

Du 2 septembre au 11 novembre 1915, la drague *N° 121* du ministère a enlevé 3,638 verges (mesure de chalands) de glaise, de cailloux et de tuf dur pour compléter un bassin vis-à-vis le quai de Verdun et une tranchée vis-à-vis les déblais jetés par dessus bord jusqu'à 7 pieds de profondeur.

Le nombre de verges mesurées sur place était de 2,722, ce qui donne un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100. On a dragué pendant 410½ heures, faisant une tranchée de 12 à 25 pieds, sur une profondeur de 1 à 6½ pieds, et une distance creusée de 4,226 pieds; les déblais ont été jetés à ½ mille plus bas, près d'une batture.

Dimensions de l'ouvrage fait: dragage d'un bassin de virage, immédiatement en bas du quai, de 60 pieds le long du quai par 100 pieds; à 400 pieds du quai on a enlevé les cailloux et les roches sur une longueur de 400 pieds par 120 pieds de largeur; vis-à-vis des déblais jetés par-dessus bord l'année précédente, on a fait une tranchée de 300 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, le tout a été dragué jusqu'à 7 pieds de profondeur pour le bassin de virage et 8 pieds dans le chenal.

L'endroit où le dragage a été fait et reste encore à faire est situé entre Verdun et La-Tortue, dans le fleuve Saint-Laurent.

On n'aura pas besoin de draguer de nouveau dans cette place avant vingt ans et plus.

En 1914, la drague *N° 121* avait enlevé 1,665 verges de déblais vis-à-vis le quai de Verdun.

Pour compléter ce dragage, tel que proposé en premier lieu, il faudra enlever 11,000 verges cubes de déblais mesurées sur place, ou 14,666 verges mesurées sur les chalands, avec un facteur d'expansion de 33⅓ pour cent. L'ouvrage qui reste à faire comprend: une barre à 2,100 pieds du quai, ayant 350 pieds de longueur par 110 pieds de largeur; du dragage vis-à-vis les déblais jetés par-dessus bord les années précédentes, ou à 1 mille du quai de Verdun, sur une longueur de 380 pieds du côté d'en haut du courant par 200 pieds du côté d'en bas du courant par une largeur totale de 250 pieds;

à une distance de 1,400 pieds des déblais jetés par-dessus bord les années précédentes, draguer sur une longueur de 150 pieds par 50 pieds de largeur; faire, immédiatement en bas du quai de La-Tortue un bassin de 110 pieds de longueur le long du quai par 60 pieds de largeur le long du rivage, et enlever quelques cailloux en avant du quai sur une étendue de 100 pieds; le tout devant être dragué à une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, dans le chenal, et de 7 pieds francs dans le bassin.

Club de canotage du Grand-Tronc.

La bâtisse des embarcations du club de canotage du Grand-Tronc est située sur le côté nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis l'île des Sœurs, près de la limite nord de la ville de Verdun, à 1½ mille en haut du pont Victoria, sur l'île de Montéral.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accès aux quais temporaires des clubs de canotage et de faire un chenal pour y faire arriver les nombreux yachts à gazoline qui ont un tirant d'eau de 2 à 3 pieds.

Ce club de canotage est probablement le plus considérable de son genre en Canada, le nombre enregistré de ses membres est au delà de mille. Les bâtisses des embarcations du club abritent plus de 200 vaisseaux de toute sorte, comprenant des bateaux à moteurs, des bateaux à voiles, des canots, des chaloupes, etc.

Du 7 mai au 29 juillet 1915, la drague *N° 121* a enlevé 8,372 verges de glaise, sable, cailloux et tuf dur (mesure prise sur les chalands). Le nombre de verges mesurées sur place, tel que déterminé par des sondages pris en janvier 1916, est de 6,280; ce qui donne un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100.

Heures de dragage réel, 550½; tranchée, de 16 à 25 pieds; profondeur de 1 à 4 pieds; distance creusée, 4,314 pieds; les déblais ont été jetés de ½ à 1 mille de distance, le long de l'île Price et l'île des Sœurs.

Dimensions de l'ouvrage fait: un chenal de 1,250 pieds de longueur par 75 pieds de largeur moyenne au fond; profondeur, de 6 à 7 pieds au-dessous de l'extrême eau basse.

L'endroit où s'est fait le dragage commence à 1,600 pieds en haut de la bâtisse du club, ou immédiatement en bas des quais de la municipalité de Verdun en gagnant dans la direction sud-est.

Par le fait que cet endroit est bien à l'abri des tempêtes, qu'il y a un bon courant droit dans le chenal, et que de chaque côté de ce chenal le fond est dur, on présume qu'il n'y aura jamais besoin de faire un nouveau dragage.

En 1914, la drague *N° 121* avait enlevé 14,900 verges cubes de déblais (mesure prise sur les chalands) pour faire un chenal de 100 pieds de largeur par 300 pieds de longueur, vis-à-vis la bâtisse du club, et en avant de cette même bâtisse on a fait disparaître quelques bas-fonds.

Les travaux ont été exécutés conformément au projet que l'on s'était proposé d'accomplir.

VILLE-MARIE.

Ville-Marie est un village situé sur le côté est du lac Timiskaming, et est le siège du district judiciaire. C'est le centre d'un district agricole prospère, avec un marché et des facilités de transport à Haileybury, Ont., à 14 milles de là. Environ 500 tonnes de marchandises par mois passent par le quai public.

Le quai public, acheté par le ministère en 1887, a été reconstruit en 1906, réparé et entretenu jusqu'en 1915; depuis, le trafic se fait sur le nouveau quai, construit en 1913-14. On a fait des dragages considérables en rapport avec ces deux quais, qui se trouvent à ½ mille de distance. Au cours de l'exercice dernier, on a réparé et amélioré le débarcadère flottant pour les chaloupes. On a remis en place les chevalets en pilotis, à l'extrémité de terre des abords. On a renouvelé des pilotis, des liens et des solives de plancher, brisés par la glace et les bateaux. On a exécuté de légères réparations aux garde-roues, à la rampe et aux portes du hangar à marchandises. Quand les glaces du

lac Timiskaming se sont brisées, en mars, on a dû couper de la glace de 40 pouces qui menaçait les liens du quai.

Le vieux quai (maintenant abandonné) consiste en des abords de 300 pieds de longueur et 18 pieds de largeur, avec une tête de 40 pieds de front et un plan incliné; la tête a 100 pieds de profondeur et une largeur inégale, ayant été construite, de chaque côté, de temps à autre, par des compagnies intéressées dans les industries. Le quai a actuellement 200 pieds de front.

Le nouveau quai en pilotis consiste en une tête de 145 pieds carrés, tirant 10 pieds d'eau à l'eau basse (élévation, 581), et d'une hauteur de 11 pieds au-dessus de ce niveau; en des abords en pilotis, de 32 pieds de largeur et 408 pieds de longueur, construits pour obvier à une pente escarpée; en un hangar, de 48 par 96 pieds, avec des murs de 16 pieds, et en un débarcadère flottant pour les chaloupes, de 14 par 40 pieds, amarré en arrière du quai.

Dépenses pour l'exercice financier, $374.75.

La dragute *N° 118* du ministère a été mise en opération, du 10 juin au 10 août et du 30 septembre au 28 octobre, dans le chenal, le bassin de virage et les cales de chaque côté du quai neuf, à Ville-Marie. On a enlevé 19,641 verges de glaise (mesurées sur les chalands) jusqu'au niveau de l'élévation 571. Le chenal extérieur a été amélioré sur une largeur de 85 pieds, pour une distance de 1,400 pieds linéaires jusqu'au bassin de virage, qui s'élargit de 100 à 300 pieds sur une longueur de 300 pieds jusqu'au quai; les cales, de chaque côté du quai, ont 144 pieds linéaires par 78 pieds de largeur. Par des arpentages faits avant et après le dragage en 1915, on a calculé qu'il a été enlevé 16,164 verges de déblais mesurées sur place, ce qui donne, par conséquent, un facteur d'expansion de 21·5 pour 100.

Pour compléter ce dragage à un niveau uniforme, de manière à avoir au moins une profondeur de 10 pieds, lorsque les eaux du lac Timiskaming sont à l'élévation 581 en automne, il faudrait faire les dragages suivants: une tranchée de 1,400 pieds linéaires par 15 pieds sur le côté nord du chenal extérieur; l'élargissement des cales de 12 pieds jusqu'à une largeur nette de 90 pieds, et l'amélioration du bassin de virage pour donner plus de commodité aux gros vaisseaux; sur une distance d'environ 1,000 pieds linéaires au delà de la tranchée draguée dans le chenal extérieur, le lac varie de l'élévation 572 à 571, et si le niveau de l'eau baisse de nouveau, il sera nécessaire de draguer cette partie du lac.

PROVINCE D'ONTARIO.

ARMITAGE-LANDING.

Armitage-Landing est situé dans le comté de Carleton, sur le côté sud de la rivière Ottawa, à 3 milles de Dunrobin et 1½ mille de Breckenridge, sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien.

En 1914-15, un quai fut construit en cet endroit pour accommoder les gens de cette localité; on y a aussi annexé un débarcadère flottant pour l'usage des yatchs à gasoline et des canots.

Il a été nécessaire d'améliorer le système d'attaches et d'augmenter le nombre de chaînes qui assujettissent le débarcadère flottant à la tête du quai en caissons. Pendant une tempête violente en novembre, les attaches ont été brisées et le ponton flottant est parti à la dérive. On l'a immédiatement ramené et mis en place au quai, auquel il a été fixé plus sûrement en changeant la méthode de ses attaches. Les chaî-

nes nécessaires ont été livrées sur le quai et ont été mises en place à l'ouverture de la navigation.

Dépenses pendant l'exercice financier, $11.50.

ARNPRIOR.

Arnprior est le chef-lieu de Renfrew-Sud; il est situé à l'embouchure de la rivière Madawaska, sur le côté sud du lac des Chats, qui est une expansion de la rivière Ottawa. Les lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc traversent cette petite ville, où il se fait un commerce de bois assez important.

En 1908, le vieux quai de cet endroit fut transféré au gouvernement. Ce quai a été reconstruit en 1909-11. Plus tard on a fait des réparations aux défenses et aux moises. En 1914, un phare composé d'un groupe de lumières a été érigé sur le quai; ces feux sont entretenus allumés pendant la saison de la navigation.

Du 7 au 13 septembre, l'angle du brise-glace du quai a été réparé; cette partie du quai avait été endommagée par la glace et le choc des bateaux. On a aussi réparé la plate-forme à bas niveau et quatre traversines en béton dans les rangs des pièces du quai. La glace a été coupée autour du quai, dans le cours du mois de mars.

Dépenses pendant l'exercice financier, $131.26.

BATH.

Bath est situé dans le comté de Lennox et Addington, sur la rive nord de la baie de Quinté, à 4 milles d'Ernesttown, qui est la plus proche station du chemin de fer Grand-Tronc. Sa population est de 500 habitants.

Un contrat ayant été adjugé à R. Weddell Co., de faire certain dragage en cet endroit, à raison de 35 cents per verge cube, mesurée sur place, l'ouvrage fut commencé le 14 juillet et complété le 11 août.

On a enlevé 5,929 verges cubes de sable et de gravier, mesurées sur place, pour faire un chenal à l'embouchure de la crique, sur une longueur de 300 pieds par 100 pieds de largeur à l'extrémité extérieure et 60 pieds de largeur à l'extrémité intérieure, le tout à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro. Le but de ce dragage est de permettre aux vaisseaux de pêche de rentrer dans la crique pour s'y mettre à l'abri durant les tempêtes.

Une autorisation fut aussi donnée de continuer le dragage, et l'ouvrage a été fait par *R. Weddell Company*. On a enlevé 3,577 verges cubes de sable et de gravier, mesurées sur place.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $3,427.59.

BAYFIELD.

Bayfield est situé dans le comté de Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield qui se décharge dans le lac Huron. Il est à 10 milles de Clinton et 12 milles de Goderich, qui sont les plus proches stations du chemin de fer Grand-Tronc. Sa population est de 600 habitants.

Du 12 mai au 21 décembre, on a fait des réparations au quai de cet endroit. Une partie du quai sud a été renouvelée en béton sur une longueur de 92 pieds.

On a aussi construit une passerelle à ce quai, au coût de $50.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $2,967.21.

BEAUMARIS.

Beaumaris, dans le district de Muskoka, est situé sur l'île Tondron, dans le lac Muskoka, à 13 milles environ de Gravenhurst. Sa population est de 1,000 habitants. Pendant l'été cette place est très fréquentée par les touristes.

Le 20 septembre 1915, on a réparé des points brisés dans le pavage en béton du quai de cet endroit, et l'on a placé des affiches sur ce quai.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $23.57.

BEAVERTON.

Beaverton, dans le comté d'Ontario, est situé sur le côté est du lac Simcoe, le long des chemins de fer Grand-Tronc et Canadian-Northern, à 72 milles environ de Toronto. Sa population est de 2,500 habitants.

Dans le mois d'août dernier, le garde-corps du quai en cet endroit a été nettoyé et peinturé avec deux couches de peinture.

Dépenses totales pendant l'exercice de 1915-16, $50.

BELLEVILLE.

Belleville est située dans le comté de Hastings, à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté. Sa population est de 11,000 habitants.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été demandées pour donner par contrat la construction d'un entrepôt sur le quai de cette ville. Le contrat a été récemment adjugé à MM. Conroy et Hickey, au montant de $4,700 pour faire ces travaux qui commenceront immédiatement.

On a complété en février 1916 l'installation d'un système d'éclairage sur ce quai, au moyen de poteaux avec lumières, érigés à 80 pieds de distance, d'axe en axe.

Sur le gravier des abords en pierre du quai, on a complété, le 26 août, un trottoir en béton de 210 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, au prix de 15 cents du pied carré.

Dépenses totales pour l'exercice financier de 1915-16, $1,347.61.

Dragage.

La compagnie Randolph Macdonald a été autorisée de draguer, à Belleville, 19,900 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands, à raison de 25 cents par verge cube.

Le dragage a été commencé le 13 septembre et complété le 20 octobre; on a enlevé 19,132 verges cubes (mesurées sur place) de vase, de gravier et de glaise, mélangés de de bran de scie, et on a fait un chenal de 120 pieds de largeur par 1,000 pieds de longueur jusqu'à 12 pieds de profondeur au-dessous de zéro, à partir du nouveau quai jusqu'en eau profonde, pour permettre aux steamers d'arriver ou de partir vers l'est. Dans un autre endroit, on a dragué sur une longueur de 800 pieds et une largeur variée, jusqu'à la même profondeur dans la direction est et ouest, de manière à rejoindre le chenal ci-dessus mentionné, dragué précédemment.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $4,897.

BENSFORT.

Bensfort, dans le comté de Peterborough, est un village situé sur la rivière Otonabee, à 14 milles environ au sud de Peterborough.

Du 14 au 30 juin, des travaux de réparation ont été exécutés à la journée pour renouveler les pièces du couronnement et recouvrir en neuf tout le dessus du quai en cet endroit.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $246.20.

BARRAGE DE GRANDE-CHAUDIÈRE.

Ce barrage est situé sur la rivière des Français, à 12 milles de sa source dans le lac Nipissing, à 30 milles de Sturgeon-Falls, 35 milles de North-Bay et 43 milles de

Callander; ce dernier endroit est le port le plus propice pour l'expédition des matériaux, du fret, etc.

Comme deux chenaux de la rivière devaient être fermés, on a construit deux barrages, l'un consistant en deux portes et l'autre en une seule porte. Le barrage principal est construit avec deux culées en béton de 40 pieds de longueur, 18 pieds de hauteur et 5 pieds de largeur au sommet, et un quai de 40 pieds de largeur, 18 pieds de hauteur et 12½ pieds de largeur. Le barrage, ayant une seule porte, est construit avec deux culées de 21 pieds de longueur et 23 pieds de hauteur. La distance libre entre les culées et les quais est de 40 pieds.

Le contrat pour cet ouvrage a été donné à Jennings et Ross, de Toronto. Vu le changement dans le lieu des travaux, tous les matériaux et l'outillage durent être portagés par-dessus le batardeau. Le barrage principal a été fini le premier et le barrage d'une seule porte a été terminé en deuxième lieu.

Le but de cet ouvrage est de régulariser le niveau du lac Nipissing. Les travaux commencés le 10 mai ont été complétés le 27 octobre 1915.

Dépenses totales pour l'ouvrage jusqu'à date, $31,869.65.

RIVIÈRE BLANCHE (BRANCHE SUD).

La branche sud de la rivière Blanche coule vers le sud-est en haut de Charlton, Ont., qui est le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer T. & N. O. Il y a eu un temps où c'était aussi le point de transbordement du trafic pour les districts miniers de Elk Lake et de Gowganda. Actuellement il se fait un bon commerce de bois et des produits de la ferme.

Depuis 1907, on a fait des travaux considérables pour améliorer la navigation, sur une distance de 36 milles en haut de Charlton, à travers une chaîne de lacs réunis par des passes et des rivières, etc. Dans l'automne de 1914, le bois n'a pu être descendu du haut des cours d'eau.

En avril 1915, les campements et la flottaison du bois ont été descendus jusqu'à la tête du lac Kushog; plus tard on a inspecté la rivière pour savoir où les billots étaient accumulés et les campements ont été examinés à la fin de l'exercice financier.

Dépenses pendant l'année, $144.

BLIND-RIVER.

Blind-River est une petite ville d'environ 2,500 habitants, située sur la rive nord du chenal nord du lac Huron, le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 75 milles à l'est du Sault Sainte-Marie et de Sudbury.

Du 22 mai au 11 novembre 1915, des réparations ont été faites au quai principal de Blind-River. Elles ont consisté à poser un nouveau chemin en madriers de 14 pieds de largeur sur les vieux madriers couvrant les abords et une partie de ce quai. On a aussi remplacé quelques pièces de parement de la superstructure. Les abords en pilotis ont 450 pieds de longueur et le quai proprement dit a 234 pieds de longueur, le tout ayant la forme d'un "L". La longueur totale du nouveau chemin de 14 pieds de largeur, construit pendant la présente saison, est d'environ 850 pieds et se prolonge sur toute la longueur des abords et tout autour de l'entrepôt, qui a 40 pieds de largeur par 140 pieds de longueur.

Dépenses pendant le présent exercice financier, $983.77.

BONGARD.

Bongard, dans le comté de Prince-Edouard, est situé sur la baie de Quinté, à 10 milles à l'est de Picton. C'est un village ayant une population de 200 habitants dispersés dans un rayon de 4 milles. Le quai de cet endroit appartient à un particulier, mais il est mis à l'usage du public.

Un contrat a été adjugé à R. Weddell Co. pour draguer un bassin en avant et le long du quai de Bongard. Cette compagnie a été autorisée d'enlever 4,500 verges de déblais à raison de 28 cents par verge cube. Le dragage a été commencé le 16 août et terminé le 21 août; la drague a enlevé 2,566 verges cubes de vase, de glaise et de roches détachées. Le bassin a 320 pieds de longueur avec une largeur variant de 30 pieds aux bouts à 80 pieds sur les côtés du quai, le tout à une profondeur de 12 pieds.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $741.44.

BOWMANVILLE.

Bowmanville, dans le comté de Durham, est située sur la rive nord du lac Ontario, à 40 milles à l'est de Toronto. Le havre en cet endroit appartient à une corporation privée. Il y a dans Bowmanville plusieurs manufactures; cette ville florissante se trouve en communication avec les chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern. La population de cette ville est d'environ 4,000 habitants.

La drague *N° 105* du ministère a enlevé 1,300 verges cubes (mesurées sur les chalands) de déblais de la classe "B" pour améliorer le chenal entre les quais, à l'entrée principale de ce chenal. Les travaux ont été commencés le 10 mai et complétés le 6 juillet.

Il fut décidé ensuite de continuer le dragage pour améliorer le chenal, et comme résultat on a enlevé 22,988 verges cubes de sable et de vase, mesurées sur les chalands. Le chenal navigable entre les quais de l'entrée a été dragué jusqu'à 100 pieds de largeur au fond, sur une longueur de 1,300 pieds; et en dehors des quais vers le lac, sur une longueur de 250 pieds par 100 pieds de largeur à l'intérieur et 210 pieds à l'extérieur, le tout à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro.

BRIGHTON.

Brighton, dans le comté de Northumberland, est situé sur la baie Presqu'île, dans le lac Ontario, à l'entrée ouest du canal Murray. Il est à 24 milles à l'est de Cobourg et 20 milles à l'ouest de Belleville, le long des lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc.

On a démoli le vieil entrepôt sur le quai de Brighton, qui était tout détérioré. Cet ouvrage a été fait en juin 1915.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $10.80.

BRUCE-MINES.

Bruce-Mines est un village d'environ 700 habitants situé sur le Pacifique-Canadien, à environ 40 milles à l'est du Sault Saint-Marie, sur la rive nord du lac Huron. Il y a un service quotidien de steamers entre ce village et Sault Sainte-Marie par deux lignes de bateaux, et c'est un port d'escale régulier pour toutes les lignes de steamers qui passent dans le chenal au nord du lac Huron. Le trafic par ces bateaux consiste en marchandises générales, instruments aratoires, produits de la ferme, bétail et bois de construction.

Le commerce d'exportation du bois est modéré, mais les produits de la ferme sont exportés en quantités considérables. La principale industrie de Bruce-Mines est exploitée par la *Martin International Trap Rock Company,* qui a un capital souscrit de $500,000; mais à cause d'une crise financière depuis deux ans, cette compagnie a fait des affaires sur une moindre échelle. La mine de cuivre, qui est située dans le village et employait auparavant environ 200 hommes, fait encore des affaires profitables vu la hausse actuelle du cuivre.

Le but du dragage en cet endroit est de creuser un chenal pour le steamer qui accoste au quai du gouvernement, et de faire un bassin de virage, ayant chacun 16 pieds de profondeur.

Le chenal est assez bien à l'abri des tempêtes, sauf du côté du sud-est; les vagues et les courants près de terre pourront peut-être causer du remplissage, mais on présume qu'il ne sera pas nécessaire de faire un nouveau dragage avant au moins dix ans.

1913.

En 1913, un contrat fut adjugé à la *Soo Dredging and Construction Company, Ltd.,* du Sault Sainte-Marie, pour enlever 17,600 verges cubes de glaise et d'alluvion, mesurées sur place, à raison de 32 cents par verge cube.

Pendant cette saison on a enlevé 16,971 verges cubes de glaise et d'alluvion, mesurées sur place, pour lesquelles les entrepreneurs reçurent la somme de $5,430.72.

1914.

En 1914, on trouva que le chenal, de 75 pieds de largeur, et le bassin de virage, de 20 pieds de largeur, dragués pendant la saison précédente, n'étaient pas assez larges pour donner l'accommodement requis. Par conséquent, un second contrat fut passé avec la *Soo Dredging and Construction Co. Ltd.,* pour enlever en plus 45,000 verges cubes de glaise et d'alluvion, mesurées sur place, à raison de 15½ cents par verge cube mesurée sur place; ce qui donna un chenal d'approche de 150 pieds de largeur et un bassin de virage de 350 pieds de largeur, ayant chacun 16 pieds de profondeur au-dessous du niveau reconnu de l'eau basse. Le contrat ayant été adjugé tard dans la saison, on ne fit pas de dragage ni de dépenses en 1914.

Le dragage a été commencé le 10 mai et terminé le 10 juin; pendant cette période, le chenal et le bassin de virage ont été complétés conformément aux plans et au contrat; 45,037 verges cubes de glaise et de terre d'alluvion, mesurées sur place, furent enlevées, et on paya aux entrepreneurs la somme de $6,980.74.

Dépenses pendant l'exercice de 1915-16, $7,630.94.

BURLINGTON.

La construction d'un mur de revêtement en cet endroit avait été adjugée par contrat à M. D. G. Stuart, d'Ottawa, lorsque le lieu des travaux fut changé par autorisation, l'ouvrage devant se faire suivant la liste des prix mentionnés dans la formule de soumission et une prolongation de temps étant accordée pour le parachèvement des travaux.

On autorisa aussi un changement dans la localité de l'extrémité ouest du mur, consistant à placer un talus additionnel et à construire les caissons transversaux à l'intérieur au lieu de l'extérieur du mur.

L'ouvrage fut continué en mai et arrêté pour la saison en novembre. Actuellement on a construit un mur de protection de 1,831 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, et à l'exception de 30 verges cubes du massif en béton qui restent à faire, l'ouvrage est entièrement complété. Il reste aussi à poser le talus en pierre à l'extérieur du mur.

Dépenses totales pendant l'exercice de 1915-16, $61,398.79.

BURLINGTON-CHANNEL.

Le chenal Burlington, dans le comté de Wentworth, est simplement une coupe à travers un marais qui sépare le lac Ontario d'une grande étendue d'eau appelée la plage Burlington, permettant ainsi aux vaisseaux de se rendre aux quais de la ville de Hamilton.

Un pont tournant est maintenant en bon état sur ce chenal pour laisser passer les chars du chemin de fer entre Hamilton et Oakville. Ce chenal a une largeur de 120 pieds, il est protégé par des jetées construites sur les deux côtés. Le pont a été ou-

vert pour la navigation le 3 avril, et le 20 décembre les feux éclairant cette rive ont été éteints et la navigation a été close pour la saison.

En juillet 1915, on a placé sur la jetée sud un poteau d'amarrage. Sur cette même jetée, on a fait par un travail à la journée certaines réparations commencées le 5 août et complétées le 8 août 1915. On a renouvelé le pavage, et un spstème d'éclairage a été installé à partir du chemin jusqu'à la jetée sud; les poteaux supportant les lampes ont été érigés par la *Hamilton Cataract Company*. Cet ouvrage a été complété en mai dernier et des arrangements ont été pris avec la *Hamilton Cataract Company* pour fournir le courant électrique nécessaire à l'éclairage pendant chaque saison.

Dépenses pendant l'exercice de 1915-16, $3,725.14.

Dragage.

Des instructions furent données d'envoyer la drague " N° 117 " du ministère pour enlever 16,100 verges cubes de déblais, mesurées sur place, du chenal Burlington et de ses approches. Ce dragage était devenu nécessaire par le remplissage de ce chenal, et l'on décida de le mettre à 16 pieds de profondeur entre les jetées et à 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse dans la partie du chenal venant du lac aux jetées.

Le dragage a été commencé le 4 novembre et suspendu pour la saison, le 10 novembre, à cause de la température défavorable, l'ouvrage n'étant pas complété. On a l'intention de remettre la drague à cet ouvrage et le finir à la prochaine saison.

On a enlevé 7,116 verges cubes de sable, mesurées sur les chalands, entre les jetées sur une longueur de 620 pieds et une largeur irrégulière variant jusqu'à 100 pieds.

CACHE-BAY.

Cache-Bay est situé à 26 milles à l'ouest de North-Bay, le long du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rive nord du lac Nipissing, et sur le bras de ce lac, appelé McLeods's ou Cache-Bay. La population de ce village est de 1,000 habitants.

Du 18 mai au 23 octobre, la drague *N° 12* du ministère a été mise en opération en cet endroit. Pendant cette période, on a complété la tranchée commencée en 1913-14, près du quai du gouvernement. Les travaux ont consisté en une seule tranchée de 5,687 pieds de longueur par 30 pieds de largeur au fond; 52,130 verges de glaise (mesure de chaland) ont été enlevées et jetées en eau profonde à 5 milles de distance.

Suivant les arpentages faits avant et après le dragage, les quantités de déblais enlevés (mesurées sur place) ont été de 43,551 verges; ce qui donne un facteur d'expansion de 19·6 pour 100.

On a enlevé au-dessous de la profondeur requise, élévation 630·0, 3,026 verges (mesurées sur place). Ceci est dû aux conditions de l'eau basse dans le lac Nipissing.

COBOURG.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Cobourg est situé dans le comté de Northumberland, sur le lac Ontario, à 73 milles à l'est de Toronto, le long des chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern. C'est une ville florissante où il y a un grand nombre d'industries. Sa population est de 5,300 habitants.

La somme de $10,000 avait été autorisée pour reconstruire la jetée centrale en cet endroit, et le 6 avril 1914, un contrat au montant d'environ $27,334.95 fut adjugé à la *Randolph Macdonald Company* pour faire cet ouvrage à raison de prix fixes par unité.

Cet ouvrage de reconstruction de la jetée centrale a été continué le 19 avril et complété le 4 septembre.

On a enlevé complètement l'extrémité de la jetée centrale, près du rivage, sur une longueur de 189 pieds, et on a reconstruit une superstructure en béton de 631 pieds de longueur par 18 à 31 pieds de largeur.

Une autorisation ayant été donnée d'améliorer par des travaux à la journée la jetée est de Cobourg, sur une partie de 320 pieds de longueur, sur le côté est de la jetée est, on a commencé l'ouvrage le 25 mai et on l'a complété le 30 novembre 1915.

L'ouvrage a consisté à renouveler en béton le côté est de la jetée est, sur une longueur de 321½ pieds et une largeur de 13½ pieds, avec des moises, etc. Dans la maison du phare on a aussi posé un plancher neuf en pin, de 26 x 26 pieds. Des poteaux neufs et un nouveau lambris ont été placés dans la même bâtisse aux endroits requis. La fondation de l'entrepôt a été renouvelée; des portes neuves, des soliveaux et un lambris nouveaux ont été posés. A partir de l'extrémité nord de l'entrepôt, sur une distance de 90 pieds par 22 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur, on a fait un terrassement en glaise, sable et pierre. Sur le côté ouest de la jetée est, le plancher, les traversines et les solives ont été renouvelés sur une longueur de 205 pieds et une largeur de 14 pieds; les garde-corps ont été reconstruits avec des tuyaux neufs sur une distance de 60 pieds.

Dépenses totales pendant l'exercice de 1915-16, $23,656.13.

Dragage.

Une autorisation a été donnée à la *R. Weddell Company* de draguer 24,000 verges cubes de déblais, mesurées sur place, à raison de 20 cents par verge cube.

L'ouvrage a été commencé le 13 octobre et suspendu pour la saison, le 24 novembre. On a dragué, jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de l'eau basse, la pointe de la batture qui se prolonge vers l'est dans le bassin principal à l'entrée du port, afin de procurer la profondeur ci-dessus mentionnée entre la jetée est et la ligne joignant le phare sur l'extrémité extérieure de la jetée Langevin, et le phare situé sur le bout extérieur de la cale du bateau-traversier du chemin de fer Grand-Tronc.

Cette étendue n'a pas été draguée entièrement à la profondeur requise parce que l'ouvrage a été arrêté à cause de la température défavorable. On se propose de finir ce dragage à la prochaine saison.

On a enlevé 12,388 verges cubes de vase, de glaise et d'une petite quantité de pierre et de vieux morceaux de bois.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $2,637.05.

COLPOY'S-BAY.

Colpoy's-Bay, dans le comté de Bruce, est un petit village situé sur le côté ouest de la baie de Colpoy, qui est un bras de la baie Georgienne, à 3 milles environ de Wiarton. Sa population est de 100 habitants.

On a fait des réparations au quai de cet endroit, par des travaux à la journée commencés le 18 septembre et complétés le 31 décembre 1915. La vieille superstructure du quai a été démolie et reconstruite sur une longueur de 40 pieds, et l'on a aussi construit la nouvelle substructure pour un prolongement de 24 pieds par 30 pieds; le lest en pierre a été mis en place.

Dépenses totales pendant l'exercice de 1915-16, $2,726.32.

CRAIGIE-LEA.

Craigie-Lea, dans le district de Muskoka, est situé sur le lac Saint-Joseph. C'est un port d'escale des bateaux de la ligne *Muskoka Lakes Navigation Company,* qui a son port principal à Gravenhurst.

Du 1er mai au 15 juin 1915, on a fait des travaux de réparation et on a complété les parties du nouveau quai qui n'avaient pas été terminées à la fin de l'exercice financier de 1914-15.

Dépenses totales pendant l'exercice de 1915-16, $116.45.

DOE-LAKE.

Doe-Lake, dans le district de Parry Sound, est situé à 2½ milles au sud-est du village de Sprucedale, une station du chemin de fer Grand-Tronc, sur la division de Ottawa-Parry Sound. La population de Sprucedale est de 250 habitants.

Doe-Lake communique avec une série de lacs qui tous se déchargent dans la branche sud de la rivière Magnetawan. Cette série de lacs forme une route navigable de 10 milles de longueur, communiquant avec Sprucedale et un endroit appelé Katrine, fréquenté par les touristes pendant la belle saison; cette dernière place est proche de la ligne secondaire Toronto North Bay du chemin de fer Grand-Tronc, dans le canton Armour.

A la fin de l'exercice de 1914-15, les deux quais neufs de Doe-Lake avaient été complétés à l'exception du pavage en gravier des abords.

Du 1er juin au 15 juin 1915, on a parachevé cette partie non finie des quais.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $110.

DYER-BAY.

Dyer-Bay, dans le comté de Bruce, est situé sur la rive est de la péninsule de Bruce, à 16 milles de Lion's-Head; la population de ce village est de 200 habitants.

Par votre lettre n° 483, en date du 21 avril dernier, la somme de $1,500 a été autorisée pour réparer le quai de cet endroit, les travaux devant être faits à la journée.

Pour votre lettre n° 5917, en date du 7 décembre dernier, une somme supplémentaire de $200 a été autorisée pour cet ouvrage.

Les travaux à la journée ont été commencés le 1er juillet et complétés le 31 décembre. Ils ont consisté à réparer les caissons et faire d'autres caissons pour remplir les travées.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $1,560.72.

ELK-LAKE.

Elk-Lake, dans le district de Nipissing, est un village minier situé dans l'Ontario-Nord, sur la rivière Montréal, à 53 milles en haut de Latchford; c'est le terminus de la ligne secondaire du chemin de fer T. & N. O. portant le même nom.

En 1909, un quai en caissons de bois rond fut construit et pris sous le contrôle du ministère ainsi qu'un prolongement en pilotis ajouté ultérieurement.

La partie sud de la structure originale a été reconstruite entre le 26 août et le 26 septembre. Les sections de 16 par 227 pieds et de 23 par 30 pieds ont été couvertes en pièces de pruche de 6 x 8 pouces, que le ministère avait alors en sa possession à un autre endroit. Des caissons ont été reconstruits et des solives de bois rond ont été mises en place là où c'était nécessaire. La cale a été améliorée et l'on a posé un garde-corps le long des abords du quai sur la rue Pine.

Dépenses pendant l'exercice financier, $570.52.

FITZROY-HARBOUR.

Fitzroy-Harbour, dans le comté de Carleton, est situé sur le côté sud de la rivière Ottawa, en bas des chutes des Chats, à la tête de la navigation sur le lac des Chats. Les trains du chemin de fer C.-N. font une halte en cet endroit lorsque c'est nécessaire.

En 1914, un quai public a été construit à Fitzroy-Harbour, et du dragage a ensuite été fait pour améliorer la rivière en cet endroit.

Ce quai étant situé au pied d'une côte en glaise, il a fallu faire des coupes très fortes ainsi que du remplissage. L'affouillement par les eaux de la rivière a causé du tassement dans le fond de la structure. Pour obvier à ces inconvénients, etc., les réparations et les améliorations suivantes ont été effectuées du 28 septembre au 16 octobre. On a construit un mur de protection en pierre, de 45 pieds de longueur, par 8 pieds de hauteur et 2½ pieds de largeur au fond, et 1 pied de largeur au sommet; en arrière de ce mur on a rempli l'espace vide avec de la terre. Une étendue de 1,680 pieds carrés, formant un terrassement en arrière de la tête du quai a été recouvert de gravier et bien nivelé tel que requis. Un fossé de 210 pieds de longueur par 3 pieds de largeur a été mis en bon état et pavé avec des pierres. Un nouveau fossé de 1 x 2 pieds par 140 pieds de longueur a été creusé, et une étendue de 2,550 pieds carrés sur le versant de la côte a été arrangée et nivelée.

Dépenses pendant l'exercice financier, $166.64.

Dragage.

La drague *N° 108* a été mise en opération, à Fitzroy-Harbour, pendant toute la saison, du 19 mai au 28 octobre, et a enlevé 20,557 verges cubes (mesure de chaland) de sable, de gravier, de glaise et de cailloux; 502 verges cubes de ces déblais ont été jetées par-dessus bord, dont 25 verges ont été ensuite transportées par des chalands.

On s'est proposé de faire en cet endroit un chenal ayant une longueur totale d'environ ¼ de mille, avec une largeur améliorée de 60 pieds sur les tangentes et 90 pieds sur les courbes; et de creuser aussi près du quai du gouvernement un bassin de virage, d'une largeur partant à 60 pieds et se continuant jusqu'à 225 pieds, et d'une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, élévation 189·0. Ces travaux ont été complétés pendant la présente saison. En 1914-15, on en avait dragué une partie de 380 pieds de longueur par 70 pieds de largeur. En plus du dragage ci-dessus mentionné, une tranchée a été creusée à l'entrée du chenal conduisant au quai de la *Upper Ottawa Implement Co.* pour faciliter l'accès et le départ de leurs bateaux à ce quai.

A l'achèvement du dragage, les tranchées ont été parfaitement déblayées, il n'est resté dans le chenal que quelques cailloux dispersés çà et là à un pied au-dessus du fond et qui n'ont pu être atteints et enlevés par la drague.

On ne doit pas s'attendre à ce que le niveau de l'eau baisse au-dessous de l'élévation 190; et grâce à l'emmagasinage des eaux dans le haut de la rivière Ottawa, il y a au moins 9 pieds d'eau dans le chenal conduisant au quai de Fitzroy-Harbour.

FORT-WILLIAM.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Fort-William, dans le district de Thunder-Bay, est une ville de 22,000 habitants, située à l'embouchure de la rivière Kaministikwia, près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur.

Le port comprend 13·02 milles de chenaux navigables dans les rivières Kaministikwia, McKellar et Mission, qui, pour la plupart, ont été dragués à une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une largeur moyenne de 500 pieds. Le port est approprié à la construction de quais sur un front de 22·20 milles, dont 7·57 milles ont déjà été employés pour des constructions de quais.

Rivière Mission, mur de revêtement.

Une autorisation a été donnée adjugeant un contrat à la *Thunder Bay Contracting Co., Ltd.,* pour la construction et l'achèvement d'un mur de revêtement de 2,300 pieds linéaires, adjacent au chenal d'entrée de la rivière Mission; le coût de cet ouvrage, y

compris l'inspection, étant estimé à $305,000. Le 20 avril dernier, des instructions furent données de commencer les travaux. La substructure de ce mur consiste en caissons de bois, remplis de pierre, ayant 122·5 pieds de longueur, 28 pieds de largeur, 26 pieds 8 pouces de profondeur et se prolongeant jusqu'à 6 pouces au-dessous du niveau de l'eau basse. La superstructure du mur est construite en une masse de béton se trouvant à 5·5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, et ayant 11 pieds de largeur, cette masse de béton étant appuyée sur des blocs d'empattement en béton placés le long de la face extérieure de l'ouvrage en caissons. Le 18 juin, une autorisation fut donnée: (1) De substituer un remplissage en pierres perdues au remplissage en terre en arrière du mur. (2) De remplir complètement les caissons avec de la pierre au lieu d'un mélange de terre et de pierre. (3) De lambrisser la face intérieure des murs postérieurs des caissons afin de soutenir le remplissage, le tout devant être fait au *prorata* des prix mentionnés dans le contrat, pour lesquels changements on a estimé le coût additionnel de $38,225.90. Le 30 juin, une autorisation a été reçue confirmant les prix *prorata* pour les ouvrages ci-dessus, et donnant instruction que le dragage des lits des caissons sera fait d'après un contrat séparé, adjugé à la *Great Lakes Dredging Company, Ltd.* Le 20 juillet, des ordres furent donnés d'arrêter tous les travaux aussitôt que les caissons déjà immergés auront été suffisamment remplis de lest pour les empêcher d'être endommagés par des tempêtes.

Des soumissions ont été demandées, et le 7 août, un avis fut reçu que la soumission de la *Thunder Bay Contracting Company, Ltd.*, avait été acceptée pour une dépense approximative de $342,412.42, y compris le dragage. Le 19 août et le 10 septembre, une autorisation a été donnée de mettre en place les deux caissons extérieurs, qui devront être construits pendant la présente saison sur des fondations en pilotis, les pilotis devant être enfoncés conformément à la clause 36 du contrat, au coût estimé de $4,738.80. Les travaux furent commencés le 6 mai et complétés le 20 octobre. Le 17 octobre, il s'est produit un tassement dans le mur s'étendant depuis l'extrémité intérieure des caissons placés sur les pilotis et endommageant les cinq caissons à l'ouest de cette extrémité. Ce tassement était dû au peu de consistance du fond. Le 7 novembre, une tempête d'une violence exceptionnelle endommagea le caisson de l'extrémité extérieure du mur. Le 29 novembre, les entreprenurs furent avertis de remettre en bon état les cinq caissons qui s'étaient affaissés le 18 octobre précédent.

Dragage.

On a dragué dans ce port pendant la présente saison conformément aux contrats n[os] 7339, 7170 et 10831 adjugés à la *Great Lakes Dredging Co. Ltd.*

Contrat 7339.

Le dragage d'après ce contrat, qui consiste à élargir et donner plus de profondeur aux rivières Kaministikwia et Mission, a été fait par les dragues " N° 5 ", " N° 6 ", " N° 8 ", " Frank " et " Dominion " depuis le 10 mai au 4 juin, et depuis le 17 juin au 25 novembre dernier, alors qu'on a arrêté les travaux.

La quantité totale de déblais enlevés sous ce contrat pendant l'exercice financier courant a été de 1,701,744 verges cubes, presqu'entièrement de la classe " B ". Les quantités enlevées par chaque drague sont comme suit:

Drague *N° 5*	392,034	verges cubes,	mesure de chaland.
" *N° 6*	235,733	"	"
" *N° 8*	402,988	"	"
" *Dominion*	565,976	"	"
" *Frank*	105,013	"	"
Total	1,701,744	"	"

Les travaux ont été exécutés de la manière suivante:

Rivière Kaministikwia.—On a enlevé 276,407 verges cubes de déblais pour augmenter la profondeur de la plus grande partie de cette rivière, qui se trouve entre le quai à charbon de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern et l'élévateur de Black, y compris la première étendue de terrain riverain appartenant au Grand-Tronc-Pacifique, mais expropriée pour faire un bassin de rivage Fort-Ouest.

Une quantité de 321,161 verges de déblais a été enlevée en draguant environ 8 acres de l'étendue comprise dans la seconde expropriation du bassin de rivage du Fort-Ouest jusqu'à la profondeur actuellement disponible de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Une quantité de 285,944 verges de déblais a été enlevée pour élargir la rivière le long de son côté sud, et pour donner la profondeur requise aux endroits où il s'était formé des battures, à partir du pont du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'au quai à charbon du chemin de fer Canadian-Northern.

Une quantité de 184,104 verges de déblais a été draguée pour élargir et creuser le long du côté sud de la rivière entre le pont du Grand-Tronc-Pacifique et la propriété de l'*Imperial Oil Company.*

On a enlevé 23,827 verges de déblais pour améliorer la courbe en haut de l'élévateur " D " à l'intersection des tuyaux principaux de la ville placés au fond de la rivière.

Une quantité de 29,159 verges de déblais a été enlevée pour élargir le chenal le long du côté sud de la rivière à partir d'un point vis-à-vis de l'élévateur " D " jusqu'à la rivière Mission.

Des bancs de sable dans la rivière ont été dragués sur une étendue considérable depuis la rivière Mission jusqu'à la rivière McKellar, où 57,946 verges de déblais ont été enlevées; et depuis la rivière McKellar, particulièrement dans la moitié sud de la rivière Kaministikwia, jusqu'à la cale du Pacifique-Canadien, on a enlevé 147,392 verges de déblais.

Une quantité de 28,228 verges de déblais a été draguée pour faire disparaître certains bas-fonds au-dessus de 21 pieds dans la moitié nord ou ancienne partie du chenal d'entrée actuel dans cette rivière.

De plus, des petites battures ont été draguées en avant de l'élévateur Ouest, de l'élévateur Fort-William, de l'élévateur Empire et de l'élévateur " E ", on a enlevé dans ces dragages 1,199,570, 5,590 et 190 verges cubes, respectivement, ou un total de 7,509 verges cubes.

La quantité totale de verges de déblais qui ont été enlevés pour élargir et creuser par contrat la rivière Kaministikwia seulement, pendant la présente saison, a atteint le chiffre de 1,361,697 verges cubes mesurées sur les chalands.

Rivière Mission.—Pendant la présente saison, on a pratiquement complété l'élargissement du côté de la rivière Mission, à partir de son confluent avec la Kaministikwia jusqu'à un point vis-à-vis la limite est du Lot 5, Ile n° 2.

Il a été enlevé 180,808 verges cubes de déblais.

On a creusé dans cette rivière depuis le quai à charbon de Fort-William jusqu'à la limite est de la cale n° 3 du Grand-Tronc-Pacifique; 48,058 verges de déblais ont été draguées.

On a élargi et creusé quelque peu le chenal le long du côté nord de cette rivière, vis-à-vis le bassin de virage du Grand-Tronc-Pacifique; 99,159 verges de déblais ont été draguées.

Quelques bas-fonds, disséminés dans le chenal d'entrée de la rivière Mission, ont été dragués, 12,022 verges de déblais ont été enlevées.

Conformément au contrat ci-dessus mentionné pour élargir et creuser cette rivière seulement, on a dragué pendant la présente saison la quantité totale de 340,047 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands.

Relativement à ce contrat, on peut faire remarquer ici que précédemment à l'exercice financier courant, une quantité totale de 11,232,321 verges cubes de déblais, me-

surées sur les chalands, avait été draguée au coût total de $1,856.05, de sorte que la quantité totale du dragage jusqu'à présent, en vertu de ce contrat, est de 12,934,-063 verges cubes et que les dépenses totales se montent au chiffre de $2,122,595.56.

De la quantité totale des 3,882,025 verges, qui a été autorisée le 14 juillet dernier, pour du dragage par ce contrat, il restait à draguer, à la fin de l'exercice financier courant, 2,522,037 verges, dont 1,493,819 verges seront enlevées pendant la prolongation de temps accordée pour le dragage du bassin de virage au Fort-Ouest.

Les prix d'unité agréés par ce contrat sont comme suit:—

Elargissement de la rivière—Roc, $2.40 par verge cube, mesure de chaland. Tous les autres déblais, 10¼ cents.

Creusage de la rivière—Roc, $2.85 par verge cube, mesure de chaland. Tous les autres déblais, 22½ cents.

Remorquage extra—1 cent par verge cube par mille en sus de 3½ milles.

Contrat 7170.

Le dragage en vertu de ce contrat, qui comprend l'excavation de la cale d'accostage, n° 2, du G.-T.-P. jusqu'à 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, a été fait par les dragues *Frank, N° 6* et *Dominion,* en différents temps pendant la saison. Les travaux ont été commencés le 26 juillet, lorsque la drague *Frank* a été mise en opération, et se sont terminés le 4 décembre dernier.

La quantité totale de déblais enlevés a été de 342,051 verges, consistant presque entièrement en déblais de la classe " B ". Par ce dragage les quantités suivantes ont été enlevées, savoir:—

Drague *N° 6*	32,735	verges cubes, mesure de chaland.
" *Frank*	271,036	" "
" *Dominion*	38,280	" "
Total	342,051	" "

Relativement à ce contrat, on peut faire remarquer que précédemment à l'exercice financier courant, une quantité totale de 6,782,197 verges avait été draguée à un coût total de $1,458,682.13, de sorte que la quantité totale enlevée jusqu'à présent en vertu de ce contrat est de 7,124,248 verges, et que les dépenses totales se sont montées à $1,515,089.16. De la quantité autorisée pour ce contrat il reste encore à draguer une balance de 12,415 verges cubes de déblais mesurées sur les chalands, laquelle autorisation peut être utilisée pour draguer les bas-fonds dans les parties de la rivière comprises dans ce contrat.

Les prix d'unité mentionnés dans ce contrat sont comme suit:—

Roc—$2.85 par verge cube, mesure de chaland; autres déblais—16 cents. Remorquage extra—1 cent par verge cube par mille en sus de 3½ milles.

Dépenses totales pour l'exercice financier courant, en rapport avec ce contrat: $56,407.03.

Contrat 10831.

Le dragage d'après ce contrat, qui comprend l'élargissement du chenal actuel de la rivière Kaministikwia, de 300 pieds à 600 pieds par 25 pieds de profondeur, a été fait entre le 5 juin et le 16 juillet et du 7 septembre au 11 octobre. Les dragues *N° 6, N° 8* et *Dominion* ont été mises en opération dans la première période, et les dragues *N° 6, N° 8, Frank* et *Dominion* dans la dernière période.

En vertu de ce contrat complété le 11 octobre, on a dragué une quantité totale de 742.202 verges cubes, mesurées sur les chalands, consistant en déblais de la classe " B ", ou 635,198·3 verges mesurées sur place; le contrat était basé sur cette dernière méthode de paiement.

Les quantités de déblais enlevés par les dragues ci-dessus mentionnées dans cet ouvrage ont été comme suit:—

Drague *N° 6*	116,749	verges cubes, mesure de chaland.	
" *N° 8*	194,000	"	"
" *Frank*	41,878	"	"
" *Dominion*	389,575	"	"
Total	742,202	"	"

On a dragué sur une étendue moyenne d'un peu plus d'un mille, sur une largeur de 300 pieds. A l'achèvement de cet ouvrage, on a constaté par vérification que le dragage avait été fait jusqu'à la pleine profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les prix d'unité mentionnés dans ce contrat ont été comme suit:—

Sable et glaise, 25 cents par verge, les déblais étant mesurés sur place.

Dépenses totales pour cette entreprise, $158,799.58.

En résumé, les quantités de déblais enlevés par les différentes dragues mises en opération dans ce district pour l'exécution des contrats ci-dessus, pendant l'exercice financier courant, sont comme suit:—

Drague *N° 5*	392,034	verges cubes, mesure de chaland.	
" *N° 6*	385,217	"	"
" *N° 8*	596,988	"	"
" *Frank*	417,927	"	"
" *Dominion*	993,831	"	"
Total	2,785,997	"	"

Résumé des quantités de déblais enlevés par le dragage entrepris en vertu des contrats ci-dessus avec mention des lieux où l'ouvrage a été fait:—

Rivière Kaministikwia.

	Verges cubes, mesure de chaland.
En haut du quai à charbon du chemin de fer C.-N	276,407
Dans le bassin de virage du Fort-Ouest	321,181
Entre le bassin de virage du G.-T.-P. et le quai à charbon du C.-N	285,944
Entre le pont du G.-T.-P. et l'entrepôt de la *Terminal Oil Co.*	184,104
A l'intersection de la conduite d'eau de la ville	23,827
Entre l'élévateur "D" et la rivière Mission	29,159
Entre la rivière Mission et la rivière McKellar	57,946
De la rivière McKellar jusqu'à la cale n° 1 du P.-C	147,392
Dans la moitié nord du chenal d'entrée	28,228
Vis-à-vis l'élévateur Ouest	1,199
Près de l'élévateur Fort-William	570
Près de l'élévateur Empire	5,590
Elargissement du chenal d'entrée	742,202
Près de l'élévateur "E"	150
Total	2,103,899

Rivière Mission.

	Verges cubes, mesure de chaland
Entre la rivière Kaministikwia jusqu'à un point vis-à-vis la limite est du lot 5	180,058
Entre le quai à charbon de Fort-William et la cale n° 3 du G.-T.-P	48,058
Au chenal d'entrée	12,022
A la cale n° 2 du G.-T.-P	342,051
Vis-à-vis du bassin du G.-T.-P	39,159
Total	682,098

Grand total des quantités de déblais enlevés en vertu des contrats de dragage pendant la saison: 2,785,997 verges, mesurées sur les chalands.

Comme résultat des sondages qui ont été pris, on a trouvé que dans les différentes parties du port le dragage a procuré les profondeurs suivantes au-dessous du niveau de l'eau basse, savoir:—

Rivière Kaministikwia.—Dans la moitié sud du chenal d'entrée, limite de profondeur à 24·6 pieds, profondeur générale, 27·0 pieds; dans la moitié nord du chenal d'entrée, limite de profondeur à 20·0 pieds, profondeur générale, 23·0 pieds; depuis l'élévateur Empire jusqu'au pont du Pacifique-Canadien, limite de profondeur à 20·5 pieds, profondeur générale, 23·0 pieds; depuis le pont du Pacifique-Canadien jusqu'à la rivière Mission, limite de profondeur à 20·6 pieds, profondeur générale, 21·5 pieds; depuis la rivière Mission jusqu'à la courbe de la rivière en haut de l'élévateur "D" à l'intersection de la conduite d'eau de la ville, limite de profondeur à 22·0 pieds, profondeur générale, 25·0 pieds; à l'intersection de l'aqueduc avec la rivière, limite de profondeur à 19.·3 pieds, profondeur générale, pour un chenal large de 175 pieds, 23·0 pieds; depuis l'intersection de l'aqueduc jusqu'au pont du Grand-Tronc-Pacifique, limite de profondeur à 25·0 pieds, à l'exception d'une petite batture sur la rive sud où il ya 19·8 pieds; depuis le pont du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à l'extrémité supérieure du quai à charbon du Canadian-Northern, limite de profondeur, 23·7 pieds, sauf pour le chenal en dessous du pont où la limite de profondeur est de 19·9 pieds, la profondeur générale sur toute cette étendue est de 25·0 pieds; depuis le quai à charbon du Canadian-Northern jusqu'à l'élévateur de Black, au-dessus du bassin de virage du Fort-Ouest, limite de profondeur, 22·1 pieds, quoique la profondeur générale excède un peu 25·0 pieds; la limite de profondeur, sur l'étendue comprise dans le bassin de virage du Fort-Ouest, a été de 18·0 pieds pendant la dernière saison.

Rivière Mission.—Dans la moitié sud du chenal d'entrée, limite de profondeur, 20·4 pieds; dans la moitié nord du chenal d'entrée, limite de profondeur, 19·0 pieds, profondeur générale sur tout le chenal d'entrée, 23·0 pieds; depuis le chenal d'entrée jusqu'à son confluent avec la rivière Kaministikwia, limite de profondeur le long de la moitié sud de la rivière, 23·0 pieds, sauf à une petite batture où il y a 21·0 pieds près du dit confluent; le long de la moitié nord de la rivière, limite de profondeur, 21·9 pieds. La profondeur générale dans la rivière Mission est entre 24 et 26 pieds.

Bassin de virage du G. T. P.—Limite de profondeur 19·1 pieds sur un petit basfond près de l'extrémité sud du bassin, profondeur générale de 24·0 à 28·0 pieds *Cale N° v du G. T. P.*: limite de profondeur 21·6 pieds, profondeur générale 24·0 pieds. *Cale N° 2 du G. T. P.*: limite de profondeur 23·4 pieds, profondeur générale 24·0 pieds. *Cale N° 3 du G. T. P.*: limite de profondeur 22·4 pieds, profondeur générale 23·6 pieds.

Rivière McKellar.—Limite de profondeur 23·9 pieds, profondeur générale 26·0 à 27·0 pieds.

D'après l'état précité l'on peut voir qu'il reste à creuser, pendant la prochaine saison, un montant considérable du fond du port local, surtout dans le chenal d'entrée des rivières Kaministikwia et Mission, qui devrait être dragué à 25·0 pieds au-dessous du niveau, pour assurer une navigation sans danger aux vaisseaux qu viennent dans ce port. De plus, il faudra de toute nécessité faire disparaître les différents bas-fonds ou battures, particulièrement dans la rivière Kaministikwia, entre l'élévateur Empire et la rivière Mission. Pratiquement, on a fait tout le dragage d'élargissement nécessaire dans ce port, à l'exception: (1) D'une certaine partie de lot riverain dans la rivière Mission, vis-à-vis la Cale n° 3 du G. T. P., qui est actuellement occupée comme chantier par la *Thunder Bay Contracting Co.*, pour ses contrats de construction avec le ministère. (2) D'une petite portion du terrain dans la rivière Kaministikwia, où traversent les principales conduites d'eau de la ville. (3) Et d'environ quatorze acres

de terrain où devra se faire l'agrandissement autorisé du bassin de virage du Fort Ouest. Le premier et le troisième de ces terrains devraient être dragués pendant la prochaine saison, mais il sera impossible de commencer les travaux au deuxième terrain tant que la ville de Fort-William n'aura pas baissé les conduites principales de l'aqueduc, ou qu'elle ne les aura pas changées de place.

Relativement aux endroits où sont transportés les déblais, un changement a eu lieu en octobre dernier, par lequel on a diminué d'un mille le remorquage des chalands qui apportaient tous les déblais de la rivière Mission. On va épargner également du remorquage par le fait que, pendant l'hiver dernier, on a choisi de nouveaux endroits pour y jeter les déblais dragués dans le bas de la rivière Kaministikwia. En ce qui concerne la durée des améliorations effectuées par ces travaux, il est à présumer qu'il sera nécessaire de faire un dragage continuel pour y garder les profondeurs requises.

FREDDY-CHANNEL.

Le chenal Freddy sépare la terre ferme de l'île Portage et est situé dans le canton Gibson, district de Muskoka, à environ 10 milles de Midland, par eau.

Dans les alentours se trouvent plusieurs îles où il y a des résidences de touristes et des hôtels habités pendant l'été. On arrive à ces îles par le chenal principal des bateaux à vapeur entre Penetanguishene et Parry Sound. Une des places les plus considérables et les plus fréquentées en été dans ces environs porte le nom de Go-Home-Bay.

Le but du dragage fait dans ce chenal est de permettre aux vaisseaux de naviguer sûrement pour y apporter les approvisionnements nécessaires et d'y donner accès aux yachts à moteurs.

Le chenal est situé à l'abri des tempêtes, mais le niveau de l'eau est sujet à des variations d'élévation causées par des vents contraires.

En 1915, un contrat a été passé avec la *Penetanguishene Dredging Co. Ltd.*, pour enlever 4,200 verges cubes de vase et de sable à un prix d'unité de 40 cents par verge cube, mesurée sur place. On a dragué à la Batture n° 1, sur une longueur de 409 pieds par 50 pieds de largeur, jusqu'à une profondeur de 9 pieds au-dessous de zéro de l'élévation 580·0 de la baie Georgienne. Après avoir complété l'ouvrage à la Batture n° 1, la drague a été renvoyée à Penetanguishene, de sorte que la quantité de déblais mentionnée dans le contrat n'a pas été entièrement enlevée.

Pour l'ouvrage qui a été fait, on a payé aux entrepreneurs la somme de $1,044; il reste dû une balance de $116.

Le dragage a été commencé le 14 septembre et continué jusqu'au 8 octobre, alors que la drague a été transportée à Penetanguishene pour y être mise en opération.

Dépenses pendant l'exercice de 1915-16, $1,122.

GANANOQUE.

Gananoque, comté de Leeds, est situé sur le fleuve Saint-Laurent; c'est une ville manufacturière; sa population est de 3,500 habitants.

On a fait des travaux d'amélioration au quai construit en cet endroit pendant l'exercice de 1913-14. Ces travaux ont consisté à construire une plate-forme flottante pour permettre aux petits vaisseaux d'accoster au quai. Des poteaux supportant des lampes ont été érigés de nouveau. On a construit un trottoir et une clôture. Tout le tour du quai a été lambrissé à joints clos, et peinturé sur toutes les faces. A la jonction du quai avec le rivage, un remblai a été construit avec de grosses pierres de manière à former un brise-lames pouvant empêcher tout affouillement. On a aussi fait quelques réparations peu importantes.

Les travaux ont été exécutés du 1er avril au 15 décembre 1915.

Dépenses, $1,462.

Dragage.—Chenal du milieu à travers les Mille-Iles.

L'ouvrage a consisté à sonder et nettoyer le chenal du milieu dans certains endroits jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse ou élévation 225·0.

On a passé l'appareil depuis "The Punts" jusqu'au pied de l'île Camelot, en passant autour de l'île Whitewaist; aussi une partie du chenal nord-ouest au pied de l'île Wallace, où on a trouvé une petite batture. Le nettoyage s'est continué depuis un endroit au large de l'île Prince-Regent (Phare du havre de Gananoque) jusqu'à vis-à-vis le parc Grand-View, en passant par la batture de Rockport au nord-ouest de l'île Yeo. On a aussi constaté des bas-fonds au large de l'île Whiskey et les battures de l'île Slinn, à l'est du phare Grenadier. Pour faire cet ouvrage on a employé un appareil de 300 pieds, de 19 pieds de profondeur, qui a été remorqué en descendant le courant par deux chaloupes à rames, allant à une vitesse limitée pour garder les pesées presque perpendiculaires.

L'ouvrage a été fait du 1er août au 4 septembre 1915.

Dépenses, $742.

GOAT-ISLAND.

Dragage.

Le port de Goat-Island est le terminus du chemin de fer *Algoma-Eastern* et est situé vis-à-vis de la ville de Little-Current, sur le détroit reliant la baie Georgienne et le chenal nord du lac Huron, connu sous le nom de "chenal de Little-Current". Ce chemin de fer a été terminé en 1913 et s'étend vers l'intérieur jusqu'à Sudbury, une distance de 80 milles, passant à travers un terrain boisé et riche en minérais qui, par conséquent, sera exploité. Le trafic qui s'y fait actuellement consiste en l'expédition de charbon, dont une immense quantité est requise en rapport avec l'affinage du nickel, à Copper-Cliff, et pour d'autres industries à Sudbury, Espanola, Victoria Mines, etc. Il semble être aussi dans une position supérieure et stratégique pour l'importation économique du charbon pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien, dans le district de Sudbury. Le terminus consiste en voies d'évitement et en une cour pouvant contenir environ 400 wagons, ainsi qu'un hangar à locomotives, une soute à charbon, une usine de réparation, des usines pour l'eau, etc.; il y a aussi un quai à charbon et une cour pouvant contenir 75,000 tonnes de charbon et où il y a un élévateur considérable avec une capacité de 200 tonnes par heure et ne un quai commercial pour y charger et décharger les marchandises. Ces quais ont respectivement 680 et 400 pieds de longueur; ils sont construits parallèlement au chenal et en ligne l'un avec l'autre. Comme le trafic augmente sans cesse, la compagnie se propose de remplir l'espace intermédiaire de 700 pieds, de manière à former un quai ayant sur le front une longueur de 1,780 pieds. Pendant la saison de la navigation, en 1915, il s'est fait sur ces quais un trafic d'environ 200,000 tonnes de charbon et une quantité considérable de fret de toute sorte.

Little-Current est la ville la plus importante de l'île Manitoulin et a une population d'environ 1,000 âmes. Tous les bateaux faisant le service entre la baie Georgienne et le chenal du nord du lac Huron doivent passer à travers le passage du Little-Current et, par conséquent, il est très fréquenté comme port d'escale.

Le but de ces travaux est de faire des abords aux quais du chemin de fer Algoma-E. pour les vaisseaux d'un fort tirant d'eau, et d'élargir le chenal actuel. Quand les améliorations entières proposées à ce chenal seront complétées, on espère que presque tous les bateaux, y compris les gros cabotiers faisant le service sur les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne passeront par cette route, qui aura pour ainsi dire la même longueur mais qui sera beaucoup mieux protégée que la route exposée du lac Huron. L'ouvrage fait d'après ce contrat est d'une nature semi-privée, parce qu'il est

requis surtout pour servir d'abords aux quais de l'*Algoma Eastern Railway Co.,* mais il constitue en même temps une amélioration importante du chenal.

1913.

Le 2 septembre 1913, on a passé un contrat avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.,* de Sault Sainte-Marie, Ont., pour draguer 23,500 verges cubes de roche, mesure prise sur place, jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse, au prix par unité de $2.90 la verge cube; l'ouvrage devant être terminé vers le 15 décembre 1915.

L'ouvrage a été commencé immédiatement et a été suspendu pour la saison, le 15 décembre 1913. L'étendue qui devait être draguée, d'après le contrat, consiste en une section en avant du quai à charbon de l'*Algoma Eastern Railway Co.,* de 400 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 150 pieds. Pendant la saison, on a enlevé 19,867 verges cubes de déblais; de cette quantité 17,884 verges cubes ont été transportées par des chalands à 2 milles plus loin, 1,983 furent jetées par-dessus le quai, sur la partie remblayée.

Les décomptes progressifs certifiés en faveur des entrepreneurs se sont montés à la somme de $57,019.30 et les dépenses totales pour l'exercice financier de 1913-14 ont été de $58,613.82.

1914.

En 1914, on émit des instructions à l'effet qu'un arrêté du conseil avait été passé accordant un prolongement du terme du contrat jusqu'au 15 décembre 1914 et autorisant de dépenser le montant de $50,000, qui avait été voté à la dernière session du parlement, pour le dragage en cet endroit. En conséquence, on se prépara àdraguer sur le côté est de l'étendue draguée l'année précédente et adjacent à cette dernière.
le côté est de l'étendue draguée, l'année précédente et adjacent à cette dernière.

Le 27 septembre 1914, on a reçu avis qu'un arrêté du conseil avait été passé, le 11 septembre, permettant le dragage de 17,240 verges cubes, mesure prise sur place, en plus des quantités déjà enlevées, et on posa comme condition de l'acceptation de la proposition, que les entrepreneurs s'occupassent eux-mêmes du coût du dragage de ces 17,240 verges cubes en attendant leur payement qui ne pouvait être fait avant que le parlement votât les fonds nécessaires. L'étendue devant être creusée d'après cette dernière autorisation consistait en une coupe de 430 pieds de longueur en avant du quai Commercial, et l'on a enlevé 14,597 verges cubes de déblais mesurées sur place. Dans chacune des diverses places draguées ci-haut mentionnées, la largeur a été mesurée à l'est et à l'ouest en ligne avec les quais, et la largeur est variable, s'étendant au sud à partir des façades des quais jusqu'à une ligne de contour de 22 pieds.

L'ouvrage fut commencé le 19 juin 1914 et suspendu le 15 décembre 1914.

Pendant cette saison, on a enlevé 29,782 verges cubes (mesurées sur place) de pierre à chaux, dont 27,935 verges furent transportées sur des chalands à une distance de 2 milles environ, et 1,847 verges cubes ont été jetées par-dessus bord dans le terrassement en arrière du quai Commercial. Pour l'exécution de ce dragage, des décomptes progressifs ont été émis en faveur des entrepreneurs pour la somme de $85,813.70, et les dépenses totales pour 1914-15 ont été de $89,297.06.

En 1915, des instructions ont été émises qu'un arrêté du conseil avait été passé le 4 mai autorisant une prolongation du contrat (n° 9589) avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.,* et que les travaux inclus dans cette autorisation comprenaient le dragage d'une quantité n'excédant pas 21,132 verges cubes de roc (mesurées sur place), et 1,910 verges cubes (mesurées sur place) de glaise, de gravier, de tuf et autres déblais, aux prix d'unité mentionnés dans le contrat, $2.90 et 30 cents par verge cube (mesurée sur place), respectivement. L'étendue à draguer était de 2,500 pieds, à partir

de l'extrémité ouest des quais de l'*Algoma Eastern Ry. Co.,* à l'est du pont tournant, à travers le chenal de Little-Current, comprenant toutes les étendues déjà mentionnées et les autres à ajouter de manière à accomplir tout le projet d'améliorations demandées par la compagnie du chemin de fer.

Le dragage a été commencé le 19 mai et fini le 3 septembre 1915. Pendant cette période, on a enlevé 20,897 verges cubes (mesurées sur place) de roches et 1,810 verges de glaise, de gravier, de tuf dur, etc. Le coût des travaux de la saison a été de $63,661.19.

Toute la partie draguée a été inspectée avec soin au moyen de sondage et d'un appareil spécial pour s'assurer que le dragage a été fait partout à la profondeur voulue.

Les dépenses totales depuis le commencement de ces travaux en 1913 jusqu'à leur achèvement ont été de $211,572.07.

GODERICH.

Goderich, dans le comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière Maitland qui se décharge dans le lac Huron. Cette ville a une population de 4,500 habitants; elle est à 133 milles au nord-ouest de Toronto, et se trouve le long des lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

On a continué au mois d'avril les travaux du prolongement du brise-lames sud-ouest de Goderich, et l'ouvrage a été arrêté en novembre pour la saison.

Les travaux exécutés jusqu'à présent consistent en dragage des lits des caissons, la mise en place de 5 caissons; une partie de la superstructure a été construite ainsi que des talus à pierres perdues; 3 caissons ont été aussi construits et sont prêts à être immergés.

Le 11 mai 1915, on a commencé les réparations des quais nord et sud et du brise-lames dans la rivière; cet ouvrage a été complété le 31 mars 1916. Il a consisté à renouveler le plancher des quais nord et sud et du brise-lames dans la rivière, et à placer 12 nouveaux poteaux d'amarrage en béton armé.

Les dépenses totales pour l'exercice de 1915-16 ont été de $224,824.12.

Dragage.

Une autorisation fut donnée à MM. Jennings et Ross, leur permettant de continuer les travaux de drague qui leur avaient été accordés par un contrat du 1er juin 1914, pour enlever 148,700 verges cubes de déblais (mesure de chaland) à raison de 16 cents par verge cube; la quantité de déblais à draguer pendant la saison fut fixée à 55,021 verges cubes.

L'ouvrage a été repris le 27 avril et complété le 28 août.

On a dragué le chenal entre les quais jusqu'à une profondeur de 21 pieds, et dans l'entrée extérieure du port on s'est rendu jusqu'à 22 pieds de profondeur. Le dragage a été fait sur une étendue de 2,000 pieds de longueur par une largeur variant depuis 100 pieds entre les quais jusqu'à 400 pieds dans le chenal de l'entrée extérieure; 1,080 pieds de cette distance ont été creusés jusqu'à 21 pieds, et la balance des 920 pieds jusqu'à 22 pieds au-dessous de zéro.

Pendant la présente saison, on a ainsi dragué 50,268 verges cubes (mesure de chaland) de tuf, de cailloux, de gravier et de glaise.

GRAND-BEND.

Grand-Bend, dans le comté de Lambton, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, à 13 milles environ de Parkhill, où se trouve la plus proche station de chemin de fer. Ce village est aussi à 15 milles de Exeter et 30 milles au sud de Goderich.

Des travaux de réparation ont été commencés à la journée au quai nord de cet endroit, le 10 mai, et ont été complétés le 31 août. Ils ont consisté à reconstruire depuis le niveau de l'eau les 32 pieds extérieurs de ce quai; à le remplir de pierre dans les 140 pieds extérieurs; à placer trois tirants en fer de 1¼ pouce par 23 pieds de longueur pour renforcer la structure aux endroits où elle avait bombé, et à placer 15 cordes de pierre dans le quai sud.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $1,098.26.

HAILEYBURY.

Haileybury, est situé sur la rive ouest du lac Timiskaming, dans le district de Nipissing, à 5 milles de Cobalt qui est le centre d'une région minière importante; c'est le poste principal de la ligne du chemin de fer T. & N. O.

La construction d'un quai public a été commencée en 1901, à Haileybury, et s'est continuée par intermittence jusqu'à 1910, alors qu'il est devenu nécessaire de prolonger et d'exhausser ce quai. Pendant les deux années dernières, un quai pour le marché et un quai pour le chemin de fer ont été aussi construits. Depuis plusieurs années, on a fait des travaux de dragage pour améliorer le lac à cet endroit.

Dans le cours de l'année dernière, certaines réparations ont été faites au hangar principal et au plancher de cette bâtisse. On a fait aussi un grand terrassement en remplissant l'espace depuis le quai du marché jusqu'à la halle du marché. Les terrains autour de l'avenue Farr ont été définitivement nivelés et le quai du marché a été complété. Le quai du chemin de fer, consistant en une structure en caissons, a été construit sur une longueur de 249 pieds linéaires, et la voie d'évitement du chemin de fer a été complété.

Dépenses pendant l'exercice financier, $9,994.43.

Dragage.

La drague *N° 118* du ministère a été mise en opération à Haileybury, depuis le 11 août jusqu'au 28 septembre. Pendant cette période, la partie intérieure du havre, vis-à-vis la quai du marché, a été draguée jusqu'à l'élévation 572 et une tranchée a été faite jusqu'au roc, à l'élévation 574, le long du devant du quai du marché, et dans une partie le long du quai neuf du chemin de fer. On a enlevé 4,826 verges (mesure de chaland) de glaise et 1,521 verges de roches et de tuf; 913 verges de ces derniers ont été jetées par-dessus bord, à cause de l'eau basse du lac, et en même temps pour fournir le lest nécessaire aux caissons.

Chantier maritime.

Le chantier maritime de Haileybury, situé à 2 milles au nord du havre de Haileybury, sur le lac Timiskaming, a été mis en usage depuis 1910. Les dragues, tous les appareils de dragage et l'outillage de construction sur ce lac et les cours d'eau environnants, sont halés sur deux cales de halage, examinés et réparés chaque année. Un chemin public, un tramway électrique et une voie secondaire du chemin de fer T. & N. O. conduisent à ce chantier.

Pendant le cours de l'année dernière, les outils, les chalands, les dragues, en un mot tout le matériel flottant servant à la construction des ouvrages à la journée sur le lac Timiskaming et les autres endroits du district, ont été réparés, mis en bon état et gardés à ce chantier. Le coût de cet entretien est inclus dans les dépenses pour chaque ouvrage. On a réparé les tréteaux au charbon, les trucs des cales de halage et les cabestans.

Les deux chalands à bascule mis au service de la drague *N° 118* du ministère ont été halés sur le chantier et réparés au printemps. On a fait aussi d'autres réparations

en août et septembre. Le remorqueur *Dora* a été halé sur le chantier, réparé et amélioré. Quatre wagons de charbon ont été déchargés et transportés dans les soutes sur le quai du chantier. Les vaisseaux ont été gardés avec soin pendant les mois d'hiver.

Les glaces épaisses ont été coupées le long du quai, lorsque la débâcle du lac Timiskaming a commencé à se faire.

Les cales de halage sur le chantier ont 15 pieds de largeur, 395 pieds de longueur et 10 pieds de largeur par 316 pieds de longueur respectivement. Le quai en pilotis, faisant partie du chantier, mesure 25 par 100 pieds; à son extrémité près du rivage se trouvent les soutes à charbon qui ont une capacité de 100 tonnes; l'ouvrage en tréteaux sur pilotis pour le charbon a 300 pieds de longueur, il est construit pour recevoir des wagons de 1 tonne qui sont déchargés par un système de gravité. Un hangar de 22 pieds de largeur par 100 pieds de longueur, contient le bois de construction et l'atelier des charpentiers; d'autres petites bâtisses servent de boutiques de forge, de magasins pour les huiles, etc. Une bâtisse de 65 x 20 pieds sert de bureau, de résidence, et contient en plus un magasin additionnel.

Dépenses pendant l'exercice financier, $3,285.02.

Dragage au chantier maritime.

Du 30 octobre au 3 novembre, la drague *N° 118* du ministère a été mise en opération au chantier maritime pour améliorer le bassin près des cales de halage, en donnant plus d'espace aux postes d'ancrage des vaisseaux de dragage en hiver lorsque les eaux du lac Timiskaming sont à leur plus bas niveau.

On a enlevé 722 verges de glaise (mesure de chaland) dans une tranchée de 255 pieds linéaires. D'après les arpentages faits avant et après le dragage, cette quantité de déblais correspond à 545 verges mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 32 pour cent.

HAMILTON.

Hamilton, dans le comté de Wentworth, est situé sur la baie de Burlington, dans une anse à l'extrémité ouest du lac Ontario; sa population est de 100,000 habitants. Il y a dans cette ville une station des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

Par une lettre *N° 483,* en date du 21 avril 1915, une autorisation a été donnée de dépenser la somme de $60,000 pour les travaux d'amélioration dans le havre de cet endroit.

Le 10 mars 1913, un contrat avait été adjugé à MM. J. W. Hennessy, W. H. Poupore, W. H. Dwyer et John Taylor (entrepreneurs d'Ottawa) pour la construction d'un quai et pour du dragage à Hamilton; le montant du contrat était approximativement de $178,000, par prix d'unités.

L'ouvrage au mur de soutènement a été repris en avril et terminé le 31 décembre 1915.

Relativement à cet ouvrage on a autorisé les extra suivants: Prolongation du temps jusqu'au 11 novembre 1915 pour l'achèvement des travaux; longueur supplémentaire des pilotis de bois, là où ils étaient requis; substitution des pilotis d'acier Lackawana aux pilotis Hunter; longueur supplémentaire jusqu'à 40 pieds de chaque 10ème pilotis d'acier, à 4·6 cents par livre; renforcissement du mur de soutènement au coût approximatif de $6,400 ou 10 pour 100 de plus que le prix du contrat; réparations du mur de soutènement au coût de $750, étant le coût du contrat plus 10 pour 100; une palée d'acier, des blocs d'ancrage, etc., au pied de la rue Wellington, au coût de $1,300, et longueur supplémentaire jusqu'à 40 pieds de chaque 5ème pilotis d'acier.

Les travaux ont consisté dans la construction d'un quai, ou mur de soutènement, de 1,566 pieds de longueur, formé d'une substructure en palplanches de bois et d'acier,

et d'une superstructure en béton ayant 10 pieds de largeur. On a aussi dragué en certains endroits jusqu'à une profondeur de 16 et 17 pieds, respectivement.

On a complété la construction d'une ligne de pilotis, sur une longueur de 60 pieds, ancrée par en arrière et protégée en avant par un talus en pierre.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $18,507.84.

Dragage.

L'autorisation nécessaire ayant été donnée, la drague *N° 117* du ministère a continué d'élargir et de creuser le chenal près de la manufacture d'Oliver.

Le dragage a été commencé le 17 mai et suspendu pour la saison, le 3 novembre, après avoir enlevé 229,058 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands. Le résultat de ce dragage a été d'élargir le chenal, en avant de la manufacture d'Oliver, de 325 pieds à 610 pieds sur une longueur de 1,770 pieds jusqu'à une profondeur variant de 19 à 20 pieds au-dessous de zéro; et aussi d'élargir le chenal, conduisant à l'*International Harvester Company* de 200 pieds à 320 pieds sur une longueur de 1,700 pieds jusqu'à une profondeur variant de 19 à 20 pieds au-dessous de zéro.

La drague *N° 117* a été aussi mise en opération au quai de Brown, parc Wabasa, dans le but de faciliter l'accostage du bateau-traversier à cet endroit. La drague a travaillé du 10 au 17 juin et a enlevé 12,169 verges cubes (mesure de chaland) de déblais sur une étendue de forme irrégulière près de l'extrémité extérieure du quai. La longueur maxima de cette surface était de 290 pieds sur une largeur maxima de 100 pieds, le tout dragué à une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro.

On a enlevé une vieille palée en palplanches au pied de la rue Hughson; cette palée se prolongeait dans la baie en avant du club de canotage de Hamilton, et menaçait de s'écrouler sur les petites embarcations. On a pris des arrangements avec M. D. G. Stewart pour faire cette démolition. Il a fait l'ouvrage en septembre dernier, au coût de $700. Vingt-un pilotis ont été enlevés, ainsi que trois pilotis de pierre entourés de vieux caissons de 1 pied de largeur par deux pieds de hauteur, le tout a été enlevé et déblayé à une profondeur de 8 pieds au-dessous de zéro.

HAWKESBURY.

Hawkesbury, qui a une population de 4,500 habitants, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à environ 58 milles en bas de la cité d'Ottawa.

Dans le but de restaurer le chenal qui conduit au quai de la ville, connu sous le nom de quai de Higginson, il était devenu nécessaire d'enlever les déchets de pulpe qui s'étaient accumulés depuis 14 ans dans la baie, entre les moulins de Riordon et l'île Cobb's Tail. C'est pourquoi la drague *N° 103* du ministère a été mise en opération en cet endroit, depuis le 19 juin au 12 novembre, à la suite d'un arrangement avec la *Riordon Pulp and Paper Co. Ltd.* Pendant cette période, on a enlevé 61,497 verges de déblais, comprenant 10½ pour 100 de glaise, de sable, de gravier, de cailloux et de billots perdus; 55,043 verges de déchets de pulpe ont été enlevées, et on a dragué une tranchée de 5,881 pieds linéaires jusqu'à une profondeur de 10 pieds. A cause de la nature des déblais, la quantité des déchets de pulpe n'a pu être mesurée sur place que d'une manière indéterminée. Les sondages, pris en mars 1916, démontre que le dragage bien qu'incomplet est d'un grand avantage matériel.

Pour compléter cet ouvrage d'amélioration, il faudrait creuser un chenal de ½ mille de longueur, par 100 à 140 pieds de largeur, jusqu'au quai de la ville, avec une profondeur d'au moins 10 pieds à l'élévation 118. Les déblais apparents qu'il faudrait enlever, en draguant jusqu'à 1 pied au-dessous du niveau ci-dessus, comprennent 77,000 verges de déchets de pulpe, 24,000 verges de sable et de gravier, 3,000 verges de glaise et 3,000 verges de cailloux et de tuf.

HILTON.

Hilton est un village situé sur le côté nord de l'île Saint-Joseph, dans le chenal nord du lac Huron, à une distance de 35 milles au sud-est du Sault Sainte-Marie. Sa population est d'environ 200 habitants.

On a commencé des réparations, le 4 août, au quai de cet endroit, consistant en la construction d'un mur de soutènement le long du côté sud-est de l'intérieur du quai. Ce mur de soutènement a été fait au moyen d'une structure en caisson rempli de pierre, de 81 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, sur une profondeur totale de 13 pieds. On a ensuite rempli avec des pierres et du gravier l'espace entre cette structure et le côté nord-ouest du quai, et aussi en arrière du nouveau caisson et du débarcadère en béton. Cet espace comprend environ 80 pieds carrés et la profondeur moyenne du remplissage est d'environ 10 pieds. Avant la construction de ce mur de soutènement, il y avait dans cet espace un caisson en bois brut à parements ouverts.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $2,497.46.

HOLLAND-RIVER.

La rivière Holland forme la limite entre le canton de W. Gwillimbury, dans le comté de Sincoe, et Gwillimbury-Est et King, dans le comté de York; mais le village de Holland-River est à 2½ milles à l'est de la rivière dans le comté de York et à 6 milles au sud de la baie de Cook, qui est le bras sud du lac Simcoe. La population de ce village est de 450 habitants.

On a fait le 15 novembre, en ouvrage à la journée, des réparations au quai de cet endroit, consistant à assujettir solidement les madriers du plancher du quai.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $4.95.

HONEY-HARBOUR.

Le chenal de Deer-Island sépare cette île de la terre ferme et est situé sur le lot riverain n° 15, dans le canton de Baxter, district de Muskoka, à environ 13 milles, par eau, de Midland et de Penetanguishene, et à 16 milles à l'ouest de la station Bala des chemins de fer C.-N. et P.-C.

Dans le voisinage immédiat du chenal se trouvent des résidences et des hôtels d'été, auxquels on arrive par des yachts à moteurs, en laissant le chenal principal des steamers, entre Penetanguishene et Parry-Sound, qui est à ¾ de mille à l'est. La population de cet endroit se compose entièrement des touristes qui y viennent en été.

On a dragué ce chenal pour enlever deux battures de roches, assurant une navigation facile aux yachts à moteurs et aux petits vaisseaux qui y apportent les approvisionnements nécessaires.

Le chenal est situé à l'abri des tempêtes, mais l'eau est sujette à baisser ou monter rapidement suivant que les vents viennent de l'ouest et du nord-ouest.

En 1915, un contrat a été adjugé à MM. Morgan et Tools, de Midland, pour enlever 486 verges cubes (mesurées sur place) de roches, à un prix d'unité de $6.25 par verge cube, sur les deux battures ci-dessus mentionnées, qui ont collectivement 165 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, le dragage devant être fait jusqu'à 5 pieds de profondeur au-dessous de zéro, élévation 380·0 dans la baie Georgienne. Pour cet ouvrage, les entrepreneurs ont reçu la somme de $3,037.50.

Les travaux ont été commencés le 15 juillet et complétés le 12 novembre 1915; pendant cette période le chenal a été fini conformément aux plans et au contrat.

Un incident spécial dans l'exécution de ces travaux a été la construction d'un barrage à travers le chenal à chaque bout des battures, et après que l'étendue entre ces barrages eut été asséchée, le roc a été enlevé au moyen de grues et déposé sur le rivage à une distance convenable des bords du chenal.

Dépenses pendant l'exercice de 1915-16, $3,037.50.

Chenal de Duff.

Le chenal de Duff sépare l'île n° 136 de la terre ferme; il est situé dans le canton de Baxter, district de Muskoka, à $\frac{3}{4}$ de mille au sud du chenal principal des steamers, de Penetanguishene à Parry-Sound, à $\frac{1}{2}$ mille au sud du chenal de Honey-Harbour, et à 12 milles de Midland.

Les rivages environnants sont beaucoup habités par les touristes qui viennent y occuper leurs résidences et les hôtels d'été. On arrive du chenal principal jusqu'à cet endroit au moyen de yachts à moteurs. La population de cet endroit se compose entièrement de touristes qui s'y rendent en été.

On a fait du dragage dans ce chenal pour enlever le sable qui y avait été entraîné lorsque les déblais avaient été jetés par-dessus bord pendant le dragage fait précédemment en 1913. En nettoyant ainsi le chenal on a assuré une navigation facile aux vaisseaux qui venaient apporter les approvisionnements nécessaires et aux yachts des touristes.

Le chenal est situé bien à l'abri des tempêtes, mais le niveau de l'eau est sujet à des changements soudains causés par des vents contraires.

En 1915, un contrat a été passé avec la *Penetanguishene Dredging Co., Ltd.,* de Penetanguishene, Ont., dans le but d'enlever 1,043 verges cubes (mesurées sur place) de vase et de sable à un prix d'unité de 70 cents par verge cube, l'ouvrage couvrant le dragage des dépôts de sédiments dispersés dans un chenal de 1,300 pieds de longueur, 50 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 8 pieds au-dessous de zéro de l'élévateur 580·0 dans la baie Georgienne. Les entrepreneurs ont reçu pour cet ouvrage la somme de $730.10.

Le dragage a été commencé le 2 septembre et terminé le 14 septembre 1915, et pendant cette période le chenal a été complété conformément aux plans et au contrat.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $772.60.

ÎLE JUNIPER.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

L'île Juniper, dans le comté de Peterborough, est située sur le lac Stoney. C'est une place d'été, avec bureau de poste et magasin, d'où se fait la distribution de provisions et marchandises aux touristes, et à ceux qui passent l'été en villégiature. C'est un point d'arrêt du système du canal Trent.

Par une lettre (n° 4343) en date du 27 septembre dernier, on a autorisé de dépenser la somme de $285 pour construire, à la journée, des piliers d'ancrage à nos quais flottants situés à cet endroit. Par une autre lettre (n° 5673) en date du 25 novembre 1915, on a autorisé de dépenser une somme additionnelle de $75 pour ce même ouvrage.

Les travaux ont été commencés le 19 octobre et complétés le 12 novembre. Ils ont consisté à construire 4 piliers d'ancrage de 9 pieds de hauteur ayant à la base 8 pieds de largeur et 2 pieds au sommet par 4 pieds. Les quais flottants ont été ancrés à ces piliers pendant les mois d'hiver.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $363.77.

KAGAWONG.

Kagawong est un village situé sur la rive nord de l'île Manitoulin, à 12 milles environ à l'est de Gore-Bay. Sa population est de 200 habitants.

Des travaux de réparation ont été commencés au quai de cet endroit et complétés le 22 juin 1915.

Ils ont consisté à remplacer les madriers et les solives brisés ou pourris sur une superficie d'environ 4,600 pieds carrés.

Dépenses pendant l'exercice financier, $203.31.

KENSINGTON.

Kensington est une place d'été, située à 3 milles au sud de la station de Desbarats, sur la ligne du Pacifique-Canadien, et à 30 milles à l'est du Sault Sainte-Marie, sur le chenal nord du lac Huron.

On a fait des réparations au quai de cet endroit, du 11 au 24 septembre 1915, consistant à renouveler les madriers du plancher et les solives qui étaient brisés ou pourris, sur une superficie d'environ 14 pieds par 50 pieds.

Dépenses pendant l'exercice financier, $192.73.

KINCARDINE.

Kincardine, dans le comté de Bruce, est situé sur la rive est du lac Huron, à 100 milles au nord de London et 160 milles à l'ouest de Toronto sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc. Une ligne de steamers le met en communication avec Cleveland et Sault Ste-Marie. Sa population est de 2,500 habitants. Cette ville possède quelques industries importantes, et forme le centre d'une région agricole très florissante.

Un contrat a été passé avec la *Marlton Dredging Company* pour enlever des battures dans le havre intérieur et entre les quais de Kincardine, à raison de 35 cents par verge cube, mesurée sur les chalands; la quantité de déblais à draguer était estimée à 6,500 verges cubes.

Le dragage a été commencé le 25 juin et complété le 2 juillet. On a enlevé une batture de 150 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, entre les quais d'entrée, jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro. Une autre batture, de 390 pieds par 28 pieds, dans le havre intérieur, a été draguée jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro. Par ce dragage on a permis aux vaisseaux de pêche de se rendre directement au quai de l'est.

Les travaux ont consisté à enlever 6,511 verges cubes d'argile bleue.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $2,302.32.

KINGSTON.

Chaussée et quai combinés sur la rivière Cataraqui.

La ville de Kingston, dans le comté de Frontenac, est située sur la rive du lac Ontario. C'est un centre réputé pour ses maisons d'éducation, ses manufactures, son port excellent et son trafic maritime. Sa population est de 19,000 habitants.

Une chaussée et un quai combinés sur la rivière Cataraqui sont en construction, les entrepreneurs de ces travaux sont la *Thunder Bay Contracting Company* qui ont succédé à *Fallon Bros.*

Pendant l'exercice financier de 1915-16, on a fait les travaux suivants:

Démolition de la superstructure en bois du pont en bois; démolition des quais en caissons, dragage, etc.

Le développement du port intérieur dans la rivière Cataraqui est d'une nécessité urgente pour le transbordement du grain et du fret. Il en est de même pour les ponts, la chaussée et les trottoirs pour les voitures et les piétons servant au trafic depuis Barriefield et la banlieue à l'est de la rivière Cataraqui jusqu'à Kingston, le tout formant partie des améliorations générales du port de Kingston.

On a travaillé à ces divers ouvrages depuis le 1er avril 1915 jusqu'au 31 mars 1916.

Dépenses totales pour 1915-16, $101,762.75.

Ponts et chaussées.

Pont de l'est.—Cet ouvrage comprend la mise en place de tout l'acier de structure pour un pont de 208 pieds à travée fixe, avec tablier, etc.

Pont de l'ouest.—Cet ouvrage comprend le montage de tout l'acier de structure pour un pont à travée fixe, de 164 pieds 2 pouces, avec tablier, et la mise en place de tous les garde-corps en acier pour les ponts ci-dessus mentionnés.

Le but de ces travaux est de compléter les ouvrages d'améliorations du port de Kingston, et de fournir les communications nécessaires au trafic des voitures et des piétons depuis Barriefield, et la campagne environnante jusqu'à la cité de Kingston.

On a travaillé à ces ouvrages depuis le 22 mai jusqu'au 30 décembre 1915.

Quai du Collège militaire.

Cet ouvrage est situé dans la baie de la Marine, dans le havre de Kingston, près de l'embouchure de la rivière Cataraqui.

On a construit, en travaux à la journée, un petit quai en caisson de 60 pieds pour continuer le mur de soutènement érigé en 1914-15.

Cet ouvrage a été construit du 16 février au 15 mars 1916.

Dépenses, $422.08.

Dragage.

Le dragage dans la baie Anglin et dans la rivière Cataraqui, à l'intérieur de la nouvelle chaussée et du nouveau quai combinés, a été complété comme suit:

1. *Bassin de la rue Bay.*—Une étendue de 190 pieds par 25 pieds a été draguée pour correspondre à un autre dragage fait dans une autre partie arjacente, et pour donner une profondeur d'eau suffisante aux vaisseaux qui viennent accoster au quai de la compagnie Anglin.

Des raisons sanitaires ont aussi rendu ce dragage nécessaire vu que l'égout vient se déverser dans ce bassin au bout de la rue Bay.

On a dragué ce bassin jusqu'à l'élévation 229.

2. *Bassin de la rue King.*—Une étendue de 36 pieds par 30 pieds a été draguée pour continuer le dragage déjà commencé dans le but de donner une profondeur d'eau suffisante aux vaisseaux qui viennent accoster au quai de la *Frontenac Lumber and Coal Co.*

L'ingénieur de la cité de Kingston avait demandé ce dragage pour des raisons sanitaires, parce que des résidus d'égout s'étaient accumulés par le tuyau qui se décharge au bout de la rue King.

On a dragué ce bassin jusqu'à l'élévation 229.

3. *Quai du Pacifique-Canadien.*—Une étendue de 260 pieds par 40 pieds a été draguée le long du quai du Pacifique-Canadien afin de permettre aux vaisseaux, d'un tirant de 14 pieds, d'accoster à ce quai; plusieurs cargaisons de charbon sont déchargées sur ce quai.

4. *Chenal principal.*—Le dragage en cet endroit a pour but de creuser un chenal, de 940 pieds par une largeur (moyenne) de 82½ pieds, à partir du quai Anglin, se continuant dans la baie Anglin jusqu'à un point dans la rivière Cataraqui, pour arriver au chenal dragué près de la chaussée et du quai combinés, et compléter ainsi un chenal ayant une profondeur suffisante pour permettre aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau d'accoster à tous les quais dans la baie Anglin.

On a enlevé 13,738 verges (mesurées sur place) de glaise et d'alluvion, au coût de $2,953.24.

Le dragage a été fait du 21 juillet au 27 août 1915.

KINGSVILLE.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Kingsville est une ville florissante située sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit, et le long de la ligne du chemin de fer du Père Marquette.

Pendant le dernier exercice financier on a fait aux quais de Kingsville les réparations suivantes:—

Quai de l'est.—Une moise a été placée sur le côté ouest du quai de l'est, sur une longueur de 150 pieds, à partir de son extrémité extérieure; on avait le bois nécessaire en main. On a aussi placé une moise inférieure en travers du bout de la structure. Dans le bout extérieur du quai de l'est, 2 pilotis de la palée ont été renfoncés et redressés. On a réparé le plancher aux endroits requis avec des madriers de 3 pouces en chêne blanc.

Quai de l'ouest.—A l'extrémité extérieure de ce quai, le plancher a été renouvelé et un trottoir de 4 madriers de largeur a été construit avec des madriers de pruche, de 3 par 10 pouces. Une couche de peinture a été donnée au toit de l'entrepôt, et dans cet entrepôt on a installé des cabinets d'aisance avec des fosses à terre sèche.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,465.69.

Dragage.

Une autorisation a été émise de draguer 7,540 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands, pour enlever une batture à l'entrée de ce port.

Les travaux commencés le 16 juillet ont été continués jusqu'au 17 août.

Le but de ce dragage était de creuser un chenal à l'entrée extérieure du port, de manière à donner un tirant d'eau de 16 pieds.

On a dragué sur une longueur de 240 pieds par une largeur de 134 pieds jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les déblais enlevés étaient composés de sable et de quelque trace de glaise.

On a enlevé 5,148 verges cubes, mesurées sur place, ou 6,694 verges cubes, mesurées sur les chalands, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100.

Le dragage a été fait par la drague *N° 114* du gouvernement.

Par le fait qu'une grande quantité de sable est constamment entraînée par les vagues le long de la rive nord du lac Erié, il est probable qu'il sera nécessaire de draguer de nouveau ce chenal d'entrée dans trois ans.

LAKEFIELD.

Lakefield, dans le comté de Peterboro, est situé sur la rivière Otanabee et le long du canal de Trent, à 10 milles à l'ouest de la ville de Peterboro. C'est un terminus du chemin de fer Grand-Tronc, et le point de départ d'une ligne de steamers qui traversent les lacs Kawartha. Ces bateaux transportent pendant l'été 30,000 touristes et voyageurs qui visitent ces parages. La population de Lakefield est de 1,500 habitants.

On a construit en cet endroit, du 19 juin au 5 août, un débarcadère avec un abri, consistant en une structure ou plate-forme en béton de 126 pieds de longueur par une largeur variant de 10 à 60 pieds; et aussi un trottoir de 175 pieds de longueur par 4 pieds de largeur. L'abri a 12 pieds par 30 pieds.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $715.51.

LEAMINGTON.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Leamington est un village prospère situé sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à 37 milles de la ville de Windsor, sur les lignes des chemins de fer Père Marquette et Michigan-Central.

Des travaux de réparation ont été commencés le 3 mai et complétés le 13 septembre, aux quais de cet endroit, consistant en la reconstruction d'une partie du quai, sur une longueur de 569·5 pieds, depuis l'extrémité intérieure de l'ouvrage en caissons jusqu'au dernier chevalet neuf en pilotis, à partir du rivage. La reconstruction comprend l'érection de chevalets en pilotis, dont 4 pilotis par chevalet, distance de 8·5 pieds, d'axe en axe, les pilotis ayant de 30 à 35 pieds de longueur, les chapeaux des pilotis, 20 pieds de longueur, on a posé 10 rangs de solives, de 6 pouces par 12 pouces par 18 pieds.

Les chevalets en pilotis ont été renforcés avec des liernes diagonales de 4 x 10 x 16. Des pièces de couronnement de 4 x 8 ont été placées sur le plancher, en longueurs variant de 12 à 14 pieds; tous les madriers sains ont été replacés sur le plancher.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $6,756.47.

LEITH.

Leith, comté de Grey, est situé sur la rive sud-est du détroit Owen, à 6 milles au nord-est de la ville d'Owen-Sound.

Le quai de l'endroit, appartenant au capitaine John Ainslie, a été transféré au gouvernement.

On a préparé des plans et un devis pour la reconstruction du quai, mais on n'a pas encore fait de travail jusqu'à présent.

LITTLE DETROIT (PETIT DÉTROIT).

Ce détroit est un des passages de la route des bateaux sur le lac Huron. Il est navigué par les barges chargées de bois et par les remorqueurs qui traînent les radeaux de billots provenant des ports et rivières qu'il y a entre la rivière Blind et la rivière Spanish et se dirigent vers l'est par le chenal Little-Current et la baie Georgienne. Il est aussi employé par les bateaux à passagers qui desservent les ports de la rive nord du chenal. C'est un étroit passage entre l'extrémité est de l'île Aird et la terre ferme, à une distance d'environ un mille du bureau de poste de Spanish-Mills, où il y a une importante scierie, et à une distance de 24 milles à l'ouest de Little-Current. Il est impossible de calculer le volume du trafic qui se fait par ce chenal, mais il y passe certainement des millions de pieds de bois scié, des centaines de mille billots et un fort tonnage de marchandises. Si les améliorations projetées sont faites, le trafic augmentera de beaucoup. Le chenal est étroit, et, malgré qu'il soit parfaitement bien protégé, il s'y développe de forts courants pendant les tempêtes qui rendent la manœuvre des bateaux assez difficile, car il y a une batture de roches qui s'avance dans le chenal sur le côté sud. Le dragage qu'on fait à cet endroit a pour but de donner au chenal une largeur de 100 pieds et une profondeur de 18 pieds, en enlevant une partie de cette batture, ce qui améliorera les conditions de la navigation de 100 pour 100.

1913.

Le 16 octobre 1913, un arrêté en conseil fut passé acceptant l'offre de la *Canadian Dredging Co., Ltd.*, de Midland, Ont., pour le dragage de 1,100 verges cubes de roc, mesurées sur place, à raison de $5.40 par verge cube, mais comme la saison était très avancée, les travaux ne purent être commencés et aucune dépense ne fut faite.

1914.

Pendant l'hiver de 1913-14, on fit un arpentage complet de ce chenal et on découvrit que pour le rendre sûr, il fallait enlever environ 4,000 verges cubes d'un banc de roc solide (granit gris). Un plan du chenal fut fait et, le 1er août 1914, un arrêté en conseil fut passé acceptant la soumission de la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.,*

de Toronto, pour le dragage du Petit-Détroit. Cette entreprise comprend l'enlèvement de 4,000 verges cubes de roc, mesurées sur place, à $3 par verge cube; le 4 novembre l'autorisation fut donnée de commencer les travaux, mais comme la saison était très avancée, on accorda aux entrepreneurs la permission de ne commencer les travaux que pendant la saison suivante.

Aucune dépense ne fut faite.

1915.

Des instructions furent données de commencer les travaux et de les pousser assez rapidement pour qu'ils soient terminés le 1er septembre.

Plus tard les entrepreneurs firent rapport que les travaux ne pouvaient être faits d'une manière satisfaisante pendant la saison du flottage du bois. Sur leur promesse de terminer les travaux avant le 15 décembre, qui était la date de l'expiration de leur contrat, on leur accorda la permission de ne commencer les travaux que le 1er septembre. Les travaux furent commencés le 23 septembre et suspendus le 30 novembre. Pendant cette période, on a enlevé 2,500 verges cubes de roc, mesure prise sur place.

Les dépenses faites pendant la saison ont été de $8,106.92.

RIVIÈRE LITTLE-GRASSY.

Lac des Bois.

La rivière Little-Grassy coule dans la direction du nord-ouest et se jette dans l'angle sud-est du lac des Bois. Ses bords sont peuplés par quelques colons, au nombre de trois ou quatre cents, disséminés jusqu'à trois milles de la rivière.

Le trafic sur cette rivière est fait par plusieurs remorqueurs tirant jusqu'à 9 pieds d'eau et appartenant à des compagnies faisant le commerce du bois. Un bateau à passagers, tirant 7½ pieds, y vient de temps en temps. Des fournitures pour les colons y sont apportées; des billots et des traverses de chemin de fer en sont expédiés. La saison de navigation dure du mois de juin au mois d'octobre. Il y a un bon chemin public conduisant à la ville de Sleeman, sur le chemin de fer Canadian-Northern, éloignée de 17 milles.

Cet ouvrage est à l'avantage du public et aidera considérablement à la colonisation du district, en permettant aux remorqueurs, etc., tirant neuf pieds d'eau, d'entrer dans la rivière en venant du lac des Bois. La rivière est navigable pour les bateaux de ce tirant d'eau jusqu'à trois milles de son embouchure.

En 1914, on fit un examen des lieux, ainsi que des sondages et des forages, et un rapport fut envoyé au ministère.

On se propose de draguer un chenal de 3,000 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 11 pieds de profondeur à travers une batture qu'il y a à l'embouchure de la rivière. Un contrat fut accordé à la *Rainy River Dredging Co.* pour enlever 10,000 verges cubes, mesurées sur place, de déblais de la classe B, mais comme cette quantité n'était pas suffisante pour couvrir tout le dragage projeté, des instructions furent données pour que ce travail soit fait de manière à donner les meilleurs résultats possibles pour le moment.

Les travaux furent commencés le 30 juin 1915. On a creusé un chenal partant du rivage à l'extrémité est, d'une longueur de 475 pieds, ayant une largeur au fond de 85 pieds et une profondeur de 11 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage, correspondant à l'élévation 1058·8 au-dessus du niveau moyen de la mer. On a enlevé 9,858 verges cubes, mesurées sur place, d'alluvions, de sable et de glaise, au prix de 45 cents par verge cube. Les rapports donnent une quantité de 10,700 verges cubes, mesurées sur place, ce qui indique un facteur d'expansion de 11.7 pour 100.

Les travaux furent suspendus le 19 juillet 1915; on a employé la drague à cuiller *Moore* et deux chalands.

En mars 1916, on fit des sondages à travers la glace et on a constaté qu'il se fait très peu de remplissage.

On se propose de terminer le chenal commencé pendant l'année 1916-17.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916 ont été de $4,555.50.

L'ORIGNAL.

L'Orignal est un village situé dans le comté de Prescott, sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 54 milles en bas d'Ottawa et sur le chemin de fer *Canadian Northern*.

Le quai public de cet endroit a été construit en 1841 et considérablement agrandi en 1876, au moyen d'octrois de la législature provinciale et de la municipalité. La superstructure fut emportée par la glace en 1884 et reconstruite ensuite par le ministère des travaux publics. En 1896-97, on a reconstruit l'abord en pilotis ainsi que la tête du quai. Des réparations ont été faites de temps en temps depuis cette date.

Du 13 au 14 août de l'année dernière, on a exécuté les réparations et les améliorations suivantes: Le plancher de l'abord a été renouvelé avec des madriers de 3 pouces sur une longueur de 644 pieds et une largeur de 12 pieds; d'autres espaces mesurant de 12 à 36 pieds par 24 pieds et 36 x 32 pieds ont aussi été couverts d'un nouveau plancher; le plancher du plan incliné reliant le débarcadère à bas niveau avec le débarcadère à haut niveau a aussi été remplacé. La partie est de la plate-forme à haut niveau, mesurant 31 x 35 pieds, qui avait été endommagée par un incendie, en août 1914, a été restaurée avec deux nouveaux rangs de pièces de bois de 10 x 10 pouces, un nouveau couronnement, des poteaux d'amarrage et un lit en terre, de 12 pouces d'épaisseur, posé sur la pierre de lest. On a réparé le garde-fou, les moises et les défenses; on a donné une couche de peinture au hangar à marchandises dont on a réparé le toit et les portes.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de:

LORRAIN.

Lorrain est un endroit situé dans le district de Nipissing, sur la rive ouest du lac Timiskaming, à 10 milles au sud de la ville de Haileybury; c'est un centre commercial d'un district agricole florissant.

Un petit quai public a été construit en 1914 et on y a fait quelques améliorations au moyen de dragage.

Au cours de l'année dernière, des réparations ont été faites au lambris, aux défenses et au couronnement du quai; on a construit un revêtement en pierres perdues pour les abords et on y a répandu du gravier.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $50.

Dragage.

Afin d'améliorer l'accès du quai lorsque l'eau est très basse, on y a fait du dragage.

La drague *N° 118* a été employée du 27 mai au 9 juin et a enlevé 2,479 verges cubes de glaise, mesure de chaland, jusqu'à l'élévation 572, formant un bassin, en avant du quai, d'environ 125 pieds de longueur.

MADAWASKA (RIVIÈRE).

La rivière Madawaska, comté de Renfrew-sud, coule dans la direction de l'est et se décharge dans la rivière Ottawa, à Arnprior. Elle est navigable sur une distance de 30 milles pour les bateaux à faible tirant.

Un appareil hydraulique pour draguer les barres de sable fut construit et mis en opération sur la rivière Madawaska, au pied du lac Kaminiski, pendant l'été de 1913.

Pendant la dernière saison, on a continué le travail d'amélioration du chenal, sur une longueur de 1,600 pieds, une largeur de 22 pieds et une profondeur moyenne de 5 pieds, à l'eau basse.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $2,302.24.

MAGNETAWAN.

Magnetawan, district de Parry-Sound, est un village d'environ 200 habitants, situé sur la rivière Magnetawan, à 18 milles de Burk's-Falls, qui est une station du chemin de fer Grand-Tronc, division Toronto-North-Bay.

Du 1er au 16 novembre 1915, on a amélioré les abords de l'entrepôt, dans lequel on a aussi construit une cheminée pour en permettre le chauffage avant la clôture de la navigation.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $189.75.

MICHIPICOTEN.

Le havre de Michipicoten est situé à 120 milles au nord-ouest de Sault Sainte-Marie, sur l'extrême angle nord-est du lac Supérieur; c'est le port terminus de l'embranchement du chemin de fer Algoma Central; la population est d'environ 100 habitants. C'est le port d'expédition le plus important sur la rive nord du lac Supérieur, entre Sault Sainte-Marie et Port-Arthur. On y importe annuellement 150,000 tonnes de charbon pour les mines de fer de Helen et de Magpie, qui sont situées à 20 milles à l'intérieur des terres. On exporte de cet endroit environ 400,000 tonnes de minerai de fer, ayant une valeur de $2,000,000. Ces chiffres ont été fournis par la direction du chemin de fer.

Comme on éprouvait de grandes difficultés pour approcher des quais les grandes barges à vapeur qui transportent le charbon et le minerai, à cause du peu de profondeur de l'eau, le ministère décida d'y faire du dragage. Les travaux furent faits par la drague du ministère *Industry No. 109.*

Ils furent faits du 30 août au 2 septembre 1915; on enleva 8,607 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de sable, de charbon et de minerai de fer.

La compagnie de chemin de fer se propose de construire un nouveau quai pour le chargement du minerai et a demandé au gouvernement de faire le dragage nécessaire pour permettre aux bateaux tirant 24 pieds d'eau d'y accoster.

On a fait un examen minutieux du fond, accompagné de sondages et de forages, au coût de $900.61.

MIDLAND.

Nouveau quai pour le charbon.

Cet ouvrage se trouve dans les limites de la ville de Midland, canton de Tay, comté de Simcoe.

Dans les environs, il y a plusieurs scieries, des quais à charbon, etc., qui sont reliés par des voies d'évitement de la division Midland du Grand-Tronc.

On a fait du dragage à cet endroit afin d'approfondir le havre en face du nouveau quai à charbon, construit par M. James Playfair. Ces travaux ont eu pour résultat de permettre aux bateaux ayant un tirant de 20 pieds, d'accoster au quai.

Le quai est bien protégé contre les tempêtes, mais le niveau de l'eau varie lorsque les vents sont contraires.

En 1915, un marché fut conclu avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.,* de Midland, pour l'enlèvement de 2,800 verges cubes, mesurées sur place, de déchets et de glaise, à raison de 25 cents par verge cube. Le dragage a été fait sur une superficie de 25,700 pieds carrés, en face du quai à charbon. La profondeur est de 23 pieds au-dessous du

zéro de l'échelle de la baie Georgienne, correspondant à l'élévation 580·0. Les entrepreneurs ont reçu un montant de $700 pour leur travail.

Les travaux ont été commencés le 25 mai et terminés le 31 du même mois et ont été faits d'après les plans et le contrat.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $700.

MINAKI.

Minaki, district de Thunder-Bay, est situé sur les lacs Gun et Sand, qui sont deux élargissements de la rivière Winnipeg, ainsi que sur le chemin de fer Transcontinental, à 115 milles à l'est de Winnipeg et à 20 milles au nord de Kenora, sur le Pacifique-Canadien; Minaki est relié à cette dernière ville par un service de bateaux qui fonctionne sur la rivière Winnipeg.

Le quai de cet endroit est à caissons et à travées; les caissons sont en bois rond et sont lestés avec de la pierre. La partie principale consiste en six caissons de 12 x 16 pieds et a 214 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure, il y a un retour en "L", de 54 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, supporté par deux caissons de 16 x 16 pieds et de 16 x 18 pieds respectivement. Il y a un entrepôt de 32 x 8 pieds, sur le " L ". La profondeur de l'eau varie de 4 à 14 pieds.

Toute cette structure a été construite avec des matériaux de première classe, d'après les règles du métier et a été pourvue de toutes les défenses, de poteaux d'éclairage et de bornes d'amarrage nécessaires.

Les travaux ont été faits du 15 juin au 21 août 1915, au coût total de $3,945.58.

RIVIÈRE MONTRÉAL.

Le projet d'améliorations de la rivière Montréal, entre le barrage de Latchford et la chute de la Montagne, afin de faciliter la navigation sur cette distance de 41 milles, comprenait le creusage d'un chenal dans les rapides Plats (*Flat rapids*) et les rapides du Porc (*Pork rapids*).

Le creusage du chenal des rapides Plats fut fait en 1910-12-13, au moyen de dragage à bras et d'explosifs. La tête des rapides fut abaissée de 1 à 2 pieds, sur une distance de 3 milles, en faisant disparaître des battures, et on a ainsi obtenu un chenal navigable pour les bateaux ayant un tirant de 6 pieds.

Le travail aux rapides du Porc fut commencé en 1912 et terminé l'année dernière, au moyen d'un appareil de dragage flottant, construit à Latchford, du 6 janvier au 22 mars et du 5 juillet au 9 août.

Du 10 août au 23 octobre, on a enlevé 2,350 verges cubes de sable, de gravier, de glaise et de cailloux, de deux tranchées de 420 pieds et de 220 pieds de longueur, respectivement, et de 50 pieds de largeur, creusées au niveau de l'élévation 902·0 (le niveau ordinaire de l'eau est à l'élévation 908·5), au coût de $2,128.51. L'appareil de dragage fut halé à terre à Latchford, le 22 novembre, et on lui fit subir quelques réparations.

Au cours de la saison, il a fallu réparer des routes qui avaient été endommagées par l'eau refoulée par le barrage régulateur de Latchford, au coût de $505.58.

NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto. Le port de cet endroit est une propriété privée. Il y a une station du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Population, 800 habitants.

Des instructions furent données à la drague du ministère *N° 105* d'aller faire le dragage à cet endroit, d'environ 3,000 verges cubes de déblais.

Les travaux furent faits du 7 au 14 juillet; on a enlevé 3,766 verges cubes, mesure de chaland, de sable et de cailloux, provenant de la partie détruite du quai de l'est, afin de faciliter le déchargement des bateaux charbonniers. Une tranchée de 290 pieds de

longueur par 45 pieds de largeur a été creusée à l'ouest du quai de l'est; le tout a été creusé à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro.

NEW-LISKEARD.

New-Liskeard est une station du chemin de fer *Timiskaming and Northern Ontario,* située sur la rive nord-ouest du lac Timiskaming. Un embranchement du chemin de fer se rend au quai public et une double voie d'évitement est maintenant en construction. Le trafic qui se fait par eau est d'environ 650 tonnes par mois.

En 1911, le ministère a acquis le vieux quai de la *Timiskaming Navigation Co.,* ainsi qu'un passage pour y donner accès et un quai public a été construit à cet endroit en 1913. Depuis on a amélioré ce quai, on l'a maintenu en bon état, on a construit un brise-lames en pilotis et l'on y a fait du dragage tous les ans.

L'année dernière, l'extrémité intérieure de l'abord en terre, qui avait été construite au niveau des rues a été exhaussée jusqu'au niveau du quai; on a amélioré et prolongé les murs en pierres perdues de l'extrémité extérieure de l'abord afin de le protéger contre l'action de l'eau. Le plancher de l'abord a été exhaussé afin qu'on puisse placer des grosses pierres perdues à la suite du ballast du chemin de fer; deux des cales d'accostage ont été abaissées et prolongées. Au printemps, on a scié la glace qui s'était formée et qui exerçait une énorme pression sur les liernes du quai.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $570.50.

NORTH BAY.

North Bay est une ville du district de Nipissing, située sur la rive nord du lac Nipissing. C'est un point de départ d'un embranchement de la ligne principale du Pacifique-Canadien, le terminus du Grand-Tronc et du T. et N. O., et une station du *Canadian-Northern.*

Le quai public, construit à cet endroit en 1899, a été réparé considérablement de temps en temps.

Le 5 juillet, il y eut une violente tempête sur le lac Nipissing qui emporta environ 500 pieds linéaires de couronnement de 10 x 10 pouces, plusieurs pièces de 12 x 12 pouces, dans les caissons, et qui brisa des madriers du plancher de la tête du quai.

Du 15 juillet au 7 août, on a réparé la partie du quai endommagée par la tempête et on a remplacé les 500 pieds linéaires de pièces de couronnement de 10 x 10 pouces. On a aussi fait d'autres réparations moins importantes, tel que le renouvellement du lambris et des poteaux d'éclairage et le renforcement des pilotis supportant le hangar à marchandises.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $293.03.

OAKVILLE.

Oakville, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 29 milles au sud-ouest de Toronto, sur le chemin de fer du Grand-Tronc. Il y a plusieurs moulins, des manufactures et un chantier maritime. La population est d'environ 2,000 habitants.

Les réparations des quais ont été commencées le 9 août et terminées le 30 septembre 1915. On a renouvelé le rang supérieur des pièces de parement du quai de l'est, sur une longueur de 645½ pieds ainsi que le lambris de la partie en forme de "L", sur une longueur de 130 pieds. On a posé, sur la même partie du quai, de nouvelles traversines, des solives, un plancher et on a rempli un espace de 60½ pieds sur le "L". On a lambrissé deux côtés du phare, sur une hauteur de 5 pieds et on a peinturé l'entrepôt, qui mesure 40 pieds et 7 pouces par 20 pieds et 3 pouces. On a renouvelé le toit en bardeaux, les colombages et le lambris à déclin de la façade sud-est de la même bâtisse, sur une hauteur de 6 pieds.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $1,500.03.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans le détroit Owen, un bras de la baie Georgienne, 122 milles au nord-ouest de Toronto, sur les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

Le havre de cet endroit a 12 milles de longueur et est navigable pour les plus gros bateaux. La population est de 12,500 habitants.

L'eau étant peu profonde, près du quai McLauchlan, on décida de faire du dragage pour permettre aux bateaux d'y accoster. La quantité de dragage à faire était évaluée à 3,000 verges cubes, *in situ*. Un marché fut conclu avec M. John E. Russell pour qu'il fasse ce dragage à raison de 30 cents par verge cube. Après avoir travaillé pendant deux jours, les 9 et 10 septembre, et enlevé 307 verges cubes, les travaux furent suspendus parce qu'on ne pouvait pas ancrer la drague sur le fond vaseux.

On donna à M. Russell la permission d'entrer 5,400 verges cubes de déblais, mesure de chaland, à 30 cents par verge cube, des environs du quai de la *Union Cement Co.* Ce dragage a été fait sur une superficie de 280 x 120 pieds à l'est du quai et sur une superficie de 380 x 30 pieds au nord-est du quai, le tout a une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro. Ce dragage a rendu possible l'accostage des bateaux chargés.

Ce travail a été fait du 5 au 13 octobre; on a enlevé 5,435 verges cubes, mesure de chaland, de sable, de vase et de gros gravier.

PARRY-SOUND.

Parry-Sound, district de Parry-Sound, est situé sur la rive est de la baie Georgienne. Sa population est de 3,500 habitants.

Du 7 août au 30 septembre 1915, on a renouvelé le plancher du quai et on a construit une plate-forme de débarquement pour les canots automobiles et les petits bateaux.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $767.33.

ÎLE PELÉE.

L'île Pelée, dans le comté d'Essex, est située à l'extrémité ouest du lac Erié, par la latitude 41° 46′ N., longitude 28° 45′ O., à 35 milles environ au sud-est de l'embouchure de la rivière Détroit et à 16 milles au sud de Kingsville. Population environ 650 habitants.

Du 3 au 31 mars, on a fait les travaux de réparations suivants au quai du nord:

On a renouvelé une partie du plancher, sur un espace de 12 x 42 pieds, du côté est de l'entrepôt, ainsi que des parties du plancher et des pièces de parement à l'extrémité extérieure du quai; on a réparé la chaussée sur le quai et les abords en renouvelant la surface avec du gravier.

Du 4 au 24 janvier, les travaux suivants ont été faits au quai de l'ouest:—
On a renouvelé une partie du plancher à l'extrémité extérieure du quai, de 40 x 50 pieds, dix nouvelles pièces de parement et on a posé deux nouveaux pilotis.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $1,456.99.

PENETANGUISHENE.

Le havre de Penetanguishene est situé sur la baie Georgienne, dans le canton de Tay, comté de Simcoe; la population est d'environ 3,000 habitants.

Il y a des scieries, des fabriques de boîtes, une fonderie de poêles, une grande tannerie, une fabrique de planches en fibre de bois et un chantier de construction de bateaux dans les limites de la ville.

La compagnie Beardmore et d'autres tanneurs expédient de cet endroit par chemin de fer de grandes quantités de tan. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc, à 120 milles de Toronto.

On a fait du dragage à cet endroit afin de creuser le havre en face de l'Esplanade et de créer un bassin de virage pour les grands bateaux à passagers. Le port est bien abrité contre les tempêtes, mais le niveau de l'eau monte et baisse rapidement lorsque les vents sont contraires.

En 1915, un contrat fut accordé à la *Penetanguishene Dredging Co.* pour l'enlèvement de 18,500 verges cubes, mesurées sur place, de sable et de glaise molle, au prix de 24 cents par verge cube. 17,300 verges cubes furent enlevées au coût de $4,152.

Les travaux furent faits du 13 octobre au 10 décembre 1915, en conformité avec les plans et les termes du contrat.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $4,315.60.

PETAWAWA.

Petawawa est un village du comté de Renfrew, situé sur la rivière Ottawa, à l'embouchure de la rivière Petawawa, 10 milles à l'ouest de Pembroke.

En 1905, un quai public fut construit à cet endroit, mais il se forma des barres de sable dans les environs du quai qui devinrent une nuisance pour le flottage du bois et, en 1912, il fallut remodeler le quai.

Pendant le mois de mars, on a fait quelques petites réparations comprenant le redressement et la liaison au moyen d'étrésillons des pilotis qui avaient été poussés à l'intérieur par les bateaux. On a aussi remplacé des solives et des madriers du plancher et nivelé des chevalets en pilotis.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $100.50.

PETERBOROUGH.

Peterborough, dans le comté de Peterborough, est situé sur la rivière Otonabec. Population, 17,000 âmes. Cette ville est aussi sur la route du canal de la vallée de la Trent.

La permission fut accordée de fournir un approvisionnement d'eau potable au pavillon du quai de la rue George et les travaux furent faits en juin, au coût de $16.20.

PICNIC-ISLAND.

L'île Picnic se trouve au nord de l'île Manitoulin, dans le district d'Algoma, à environ 1½ mille à l'ouest de la ville de Little-Current, sur le chenal principal où passent les bateaux à vapeur naviguant sur le chenal nord du lac Huron.

Il y a deux grandes scieries et le commerce d'expédition se compose entièrement de bois, se montant à environ 40,000,000 de pieds de bois, mesure de planche, par année. La population de l'île varie de 50 à 300 habitants, selon le degré d'activité des scieries. Le dragage qu'on fait actuellement à cet endroit n'a aucun rapport avec les industries de l'île Picnic, mais tire son nom de son voisinage.

Le but de ces travaux est d'améliorer la route commerciale ordinaire du chenal nord du lac Huron qui était peu profond dans le voisinage de Little-Current. La partie du chenal que l'on améliore a environ 5,000 pieds de longueur sur 500 de largeur et une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Tous les travaux exécutés à cet endroit seront d'une nature permanente; il n'y aura pas de remplissage et par conséquent aucun frais pour l'entretien et du nouveau dragage.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a publié un " Avis aux navigateurs ", donnant les instructions voulues pour la navigation dans la partie du chenal déjà complétée et les bouées nécessaires ont été placées.

Le 19 avril 1915, des instructions furent données de procéder à ce dragage à l'entreprise, au prix de $1.70 par verge cube, mesure de chaland. Les travaux furent commencés le 10 mai et continués jusqu'au 15 octobre; pendant cette période, on a enlevé 30,005 verges cubes, mesure de chaland.

Des sondages faits récemment prouvent qu'une grande quantité de dragage a été faite au-dessous du niveau, en conséquence on a retenu le paiement pour 13,313 verges cubes et on a payé les entrepreneurs pour le dragage de 16,692 verges cubes, soit $28,376.40.

Le chenal est maintenant terminé sur une largeur de 200 pieds et sera jalonné avec des bouées par le ministère de la Marine.

La partie qui reste à draguer est relativement petite et sera terminée durant l'été de 1916.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $31,691.28.

Sommaire des paiements faits à la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*:

Année.	Quantité enlevée.		Prix par v. c.	Estimés.
1910-11	28,350	verges cubes.	$1 75	$ 49,612 51
1911-12	37,460	"	1 75	65,555 70
1912-13	60,093·6	"	1 70	102,159 12
1913-14	56,495·4	"	1 70	96,042 18
1914-15	45,903	"	1 70	78,035 10
1915-16	16,692	"	1 70	28,376 40
Total..	244,994	"		$419,781 01

PLEASANT-POINT.

Pleasant-Point, comté de Victoria, est une station estivale sur le lac Sturgeon et sur le canal de la vallée de Trent. La population en été est d'environ 350 habitants.

Du 2 juillet au 31 août, on a fait des réparations au quai auquel on a construit un prolongement de 60 x 12 pieds; on a aussi renouvelé le plancher, les solives du plancher et les moises, aux endroits où c'était nécessaire. Ces travaux ont été faits à la journée.

Les dépenses totales pour l'année 1915-16 ont été de $1,384.42.

POINTE-ÉDOUARD.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Le village de Pointe-Edouard, est situé à la source et sur la rive est de la rivière Sainte-Claire, dans le comté de Lambton, près Sarnia, et à 61 miles à l'ouest de London.

Le contrat de la compagnie *Caldwell Sand and Gravel Co.* a été renouvelé le 15 avril pour une période d'une année.

Pendant l'année 1915-16, la quantité de déblais enlevés en vertu de ce contrat a été de 43,760 verges cubes.

Tous ces déblais ont été tirés d'en face de l'élévateur et des quais à marchandises, à Pointe-Edouard.

Dragage.

Le 27 avril 1910, un arrêté du conseil fut décrété accordant à la *Caldwell Sand and Gravel Co.*, de Windsor, Ont., le privilège exclusif de faire le dragage requis pour maintenir une profondeur d'au moins 21 pieds, vis-à-vis des quais de Pointe-Edouard, à condition que la compagnie ait le privilège de disposer des déblais à sa guise.

Ce contrat ayant pris fin fut renouvelé pour un an, le 15 avril 1915, et on enleva 43,760 verges cubes de déblais, du 1er avril au 9 décembre.

Ce dragage a pour but de maintenir une profondeur ne dépassant pas 23 pieds, dans une certaine partie de la rivière Sainte-Claire, en face de Pointe-Edouard, où il se forme chaque année des battures de sable entraîné du lac Huron par le courant.

Pendant la dernière saison, la *Cadwell Sand Co.* a fait du dragage sur un espace de 3,000 pieds de longueur et 170 pieds de largeur.

Les déblais enlevés consistent entièrement en sable et en gravier; on en a retiré 43,760 verges cubes, mesure de chaland. On n'a pas calculé la quantité qu'on aurait obtenue d'après le mesurage sur place.

Comme il a fallu continuer ce travail pendant cinq ans pour maintenir la profondeur voulue, il est évident qu'on devra continuer le présent arrangement, ou qu'on devra prendre quelqu'autre mesure pour faire le dragage nécessaire.

PORT-ARTHUR.

(Cet ouvrage à été décrit dans le rapport de 1915).

Port-Arthur, district de la baie du Tonnerre et de la rivière à la Pluie (Rainy River), a une population de 20,000 habitants et se trouve situé sur la rive de la baie du Tonnerre (Thunder Bay), près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur.

Bare-Point.

Le brise-lames à Bare-Point, Port-Arthur, est en moellons et renferme deux sortes de pierre: le milieu est en pierre de carrière, recouverte d'un revètement en moellons pesant de 4 à 10 tonnes et même plus. Ce brise-lames commence à Bare-Point, près de l'extrémité nord du havre, et continue dans la direction du sud vers la partie centrale du havre. La profondeur de l'eau où il est construit varie de 10 à 30 pieds et le fond consiste en sable et en argile bleue très molle.

Le 25 mars 1915, on a recommencé les travaux et ils sont maintenant terminés. La pierre a été charroyée de la carrière au lieu des travaux par chemin de fer et placée en position au moyen d'une grue flottante. Il ne s'est produit pratiquement aucun tassement pendant l'exercice financier de 1915, et cette difficulté semble maintenant avoir été surmontée.

Le brise-lames tel que terminé a une longueur approximative de 3,300 pieds, une largeur moyenne de 28 pieds et une hauteur de 8 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, qui correspond à l'élévation 601.86. Les pentes des côtés sont de 1½ dans 1.

Les travaux ont été terminés le 5 octobre 1915 et ont été acceptés après une inspection finale très soigneuse. Les dépenses totales faites pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916 ont été de $91,618.61.

Nouveau brise-lames.

Le second prolongement du nouveau brise-lames se trouve à être une continuation du premier prolongement, construit en 1913. Une entrée de 375 pieds de largeur, connue sous le nom d'entrée du sud, a été laissée entre les deux prolongements pour donner accès à la partie sud du havre.

En 1914, les pilotis de fondation ont été enfoncés et récépés, tous les caissons ont été construits et sept d'entre eux ont été mis en place, remplis et partiellement lestés. Trois des caissons ont aussi été couverts d'une superstructure en béton.

Pendant la dernière saison les travaux ont été commencés le 27 avril et terminés le 5 octobre 1915.

Les dix-neuf derniers caissons ont été placés et remplis, la superstructure a été terminée et le tout a été revêtu de pierres perdues.

Le brise-lames a une belle apparence et a été construit avec les meilleurs matériaux.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916 ont été de $258.366.34.

Dragage.

Afin de faciliter ce trafic, on a préparé un plan pour des réparations et des agrandissements généraux devant suffire aux besoins présents et futurs. Ce plan consiste réellement à draguer un havre intérieur de 25 pieds de profondeur, protégé par un brise-lames, les travaux devant être exécutés à mesure que les circonstances l'exigent.

En conformité avec ce plan, on a passé un contrat, au commencement de l'été de 1913, avec W. E. Phin, Ec., Hamilton, Ont.

Ce contrat consistait à enlever 942,000 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands, au prix par unité de 13 cents.

En 1913, on a élargi jusqu'à 1,225 pieds la moitié sud du havre principal; on a dragué un espace triangulaire de 2,300 pieds de longueur, ayant une base de 490 pieds, à l'extrémité sud du havre principal, pour donner accès au nouvel élévateur du gouvernement et à l'élévateur *Davidson & Smith*; en tout 528,794 verges cubes de déblais furent enlevées.

En 1914, le havre principal du côté sud a été élargi à une largeur de 1,450 pieds sur toute sa longueur qui est de 4,700 pieds. On a aussi élargi le havre principal central, dans sa partie nord-ouest, en creusant une tranchée de 1,200 pieds de longueur et 45 pieds de largeur. En plus, on a fait du dragage dans les bassins de l'élévateur King, de l'élévateur "A" du *Canadian Northern,* dans le bassin commun de l'élévateur du gouvernement et de l'élévateur *Davidson & Smith* et en avant du quai à charbon et à minerai du *Canadian Northern.*

Pendant l'année 1914, on a enlevé 416,410 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B".

Du 8 mai au 15 décembre 1916, on a enlevé 1,095,000 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B", en vertu d'extensions du contrat n° 9490 avec W. E. Phin, autorisées le 14 et le 23 avril respectivement.

Le havre a été élargi de 1,450 à 1,825 pieds sur une longueur de 4,020 pieds.

Dans le havre principal, on a dragué une partie du vieux brise-lames, de forme triangulaire.

La profondeur obtenue dans l'espace "B" est de 25 pieds, dont 1 pied au-dessous du niveau requis. La quantité de déblais enlevés a été de 413,726 verges cubes, mesure de chaland, appartenant à la classe "B".

Le mesurage fait sur place indique une quantité de 374,691 verges cubes, donnant un facteur d'expansion de 10·5 pour cent.

On a aussi prolongé la partie sud du havre principal en draguant un espace rectangulaire de 2,150 pieds de longueur et de 372 pieds de largeur.

La profondeur obtenue est de 25 pieds, comprenant 1 pied de profondeur en dessous du niveau requis. La quantité de déblais enlevés est de 185,243 verges cubes, mesure de chaland, ou 160,175 verges cubes, mesurées sur place, donnant un facteur d'expansion de 15·6 pour cent.

En plus, on a dragué plusieurs battures qui s'étaient formées dans le havre; on a ainsi enlevé 12,760 verges cubes, mesure de chaland.

Toutes les profondeurs mentionnées se réfèrent au zéro de l'échelle du ministère des Travaux publics, qui correspond à l'élévation 601·86 au-dessus du niveau moyen de la mer. Pendant la saison de navigation, l'eau se maintient presque toujours au-dessus de ce zéro.

Tous les déblais enlevés étaient de la classe " B ", consistant en sable et en glaise et faciles à draguer.

Une seule drague, la *Kennaquhair,* a été employée en 1915.

Les déblais ont été remorqués à une distance approximative de deux milles sur un parcours assez bien abrité contre les orages.

Les travaux furent arrêtés pour la saison, le 8 décembre 1915, après qu'on eût enlevé 611,729 verges cubes de déblais, mesure de chaland, de la classe "B".

Pendant l'hiver de 1915-16, les sondages nécessaires ont été faits à travers la glace et l'ouvrage a été trouvé satisfaisant.

Rien de spécial n'a distingué cet ouvrage et sa proximité d'autres travaux rendait la surveillance facile.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916 ont été de $80,460.27.

PORT-BRUCE.

Port-Bruce est un village situé à l'embouchure du ruisseau de la Barbotte, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, et à environ 10 milles à l'est de Port-Stanley et à 10 milles au sud d'Aylmer, la gare la plus proche. Population, 150 habitants.

Du 25 mai au 20 juin, on a fait à la journée les réparations suivantes aux quais:

Sur une partie de 200 pieds de longueur du quai de l'ouest, on a posé un plancher de 10 pieds de largeur et on a renouvelé trois traversines de 12 x 12 pouces et 200 pieds linéaires de pièces de parement de 10 x 10 pouces. On a continué la reconstruction du quai de l'ouest sur la vieille fondation en pilotis, d'une longueur de 60 pieds. On a renouvelé environ 50 pieds de l'extrémité nord du quai de l'ouest; les pièces de parement défectueuses ont été remplacées et nivelées; on a réparé environ 75 pieds du plancher; on a construit un petit hangar pour abriter les outils appartenant au gouvernement et une quantité considérable de remplissage en gravier a été faite sur l'extrémité extérieure du quai de l'ouest.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $984.83.

PORT-BURWELL.

Le village de Port-Burwell est situé à l'embouchure de la crique Otter, sur la rive nord du lac Erié, 22 milles à l'est de Port-Stanley.

Des réparations ont été faites aux quais par du travail à la journée, du 10 mai au 31 mars suivant.

Les travaux suivants ont été faits:

Quai de l'est.—A l'extrémité intérieure du quai de l'est, on a renouvelé 85 pieds du plancher, y compris les pièces de parement défectueuses et les solives.

Quai de l'ouest.—On a reconstruit un ouvrage en pilotis de 114 pieds de longueur, afin de régler le courant; cet ouvrage est situé entre l'extrémité sud du quai de l'ouest et l'extrémité nord du brise-lames de l'ouest. La brèche qu'il y avait dans l'ouvrage en caissons à l'extrémité sud du quai de l'ouest a été fermée avec une palée en pilotis de 8 x 10 x 30, solidement assujettie au quai, afin d'empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal. On a renouvelé 300 pieds du plancher, y compris trois rangs de pièces de parement sur le côté extérieur du quai des traversines défectueuses, des solives et des madriers du plancher. Un mur de 200 pieds de longueur en pilotis a été construit vis-à-vis la cale d'accostage de la traverse; on a renouvelé 30 pieds du plancher au nord du mur régulateur du courant. La sonnette flottante a été tirée hors de l'eau à la fin de la saison et a été soigneusement calfatée.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $9,297.20.

Dragage.

Pendant la dernière saison, la drague du gouvernement *Sir Richard, N° 120* a été employée dans le havre de Port-Burwell.

Les travaux furent commencés le 29 septembre et suspendus le 3 novembre, après un accident survenu à l'outillage.

Durant cette période, la drague a enlevé 13,250 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ou 7,131 verges cubes, *in situ,* donnant un facteur d'expansion de 85·9 pour 100.

On a fait disparaître une batture de 145 pieds de largeur et 700 pieds de longueur, dans le bassin de virage intérieur. Toute cette étendue a été creusée jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les déblais étaient du sable contenant une faible proportion de glaise.

La durée de ces améliorations dépendra du nombre de tempêtes dans le lac Erié, car chaque tempête entraîne une quantité considérable de sable et il est probable qu'il faudra draguer de nouveau à cet endroit d'ici trois ans.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, comté de Bruce, est situé sur la rive est du lac Huron; c'est une station du Grand-Tronc. Des touristes vont passer l'été à cet endroit, on y voit aussi quelques industries.

Population, 1,200 habitants.

La permission fut donnée à la *Marlton Dredging Co.* de draguer 6,918 verges cubes, mesure de chaland, à 38 cents par verge cube.

Les travaux furent faits du 3 au 15 juillet; pendant cette période, on a enlevé 6,937½ verges cubes de sable, mesure de chaland, d'une batture qui obstruait l'accès au quai. On a creusé une tranchée de 400 pieds de longueur et de 48 pieds de largeur, sur la moitié de sa longueur; elle a 20 pieds de largeur sur le reste de sa longueur et 14 pieds de profondeur au-dessous du zéro.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $2,683.67.

PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 63 milles à l'est de Toronto, sur la voie du Grand-Tronc, du Canadien-Nord et du Pacifique-Canadien. Les industries de l'endroit sont très importantes.

Population, 5,000 habitants.

La construction du mur de soutènement a été reprise en avril et terminée le 24 novembre. Ce mur a 645 pieds de longueur, 16 pieds de largeur à la base et 5 pieds au sommet. La substructure est en caissons et la superstructure en béton.

Les dépenses totales en 1915-16 ont été de $38,276.73.

Dragage.

La permission ayant été accordée de faire du dragage pour enlever une batture à l'entrée du havre, un contrat fut accordé à la *Canadian Dredging Co.* pour le dragage de 17,580 verges, *in situ,* à raison de 24 cents par verge cube, mesurée sur place.

Subséquemment, une extension du contrat fut accordée pour l'enlèvement de 5,500 verges cubes de déblais couvrant le roc le long des quais à charbon, dans le havre intérieur.

Les travaux furent faits du 7 juin au 5 août. On a enlevé une batture de 100 pieds de longueur, entre les quais de l'entrée du havre et se prolongeant sur les côtés est et ouest, jusqu'à 10 pieds des quais. On a dragué une étendue de 400 pieds de longueur, ayant une largeur variant de 100 à 300 pieds; ce dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de zéro. On a aussi dragué jusqu'au roc une superficie de 200 pieds carrés à l'angle nord-est du havre, et une étendue de 200 x 50 pieds, formant un chenal d'accès, à une profondeur de 11 pieds au-dessous du zéro.

La drague a enlevé 17,982 verges cubes de sable et de vase.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $4,592.06.

PORTLAND.

Le village de Portland est situé sur le lac Big-Rideau, comté de Leeds. Population, 500 habitants.

On a terminé la construction du quai en caissons. L'abord du quai commence à 10 pieds au nord de la rue et continue sur une distance de 184 pieds; à cet endroit, il tourne à gauche et continue sur une distance de 35 pieds. A partir de la rue jusqu'au détour, l'abord a une pente de 1·11 pour 100. A l'extrémité de l'abord un remplissage en pierre traverse la rue. L'abord est formé par 3 chevalets en pilotis espacés de 15 pieds d'axe en axe et bien reliés.

Le caisson a 20 x 18 pieds et une hauteur moyenne de 18 pieds. Il est placé à l'extrémité de l'abord, dont il se trouve à être la continuation; il est divisé en compartiments de 8 x 9 pieds et chaque deuxième compartiment est pourvu d'une plate-forme à lest et rempli de lest jusqu'à un pied du plancher, qui est en madriers de 3 pouces, en pruche.

Les traversines, les longrines et les pièces de parement ont 10 x 10 pouces et sont boulonnées avec des boulons en fer rond de ¾ de pouce.

Six poteaux d'amarrage ont été solidement boulonnés aux poteaux verticaux et 3 faisceaux en pilotis ont été enfoncés aux trois angles du quai et à l'angle extérieur du détour de l'abord.

On a éprouvé de la difficulté à nettoyer le site du caisson des vieilles pièces de bois qui l'obstruaient. Le caisson a 20 pieds de hauteur à son extrémité extérieure et 16 pieds à son extrémité intérieure; il a été enfoncé à travers 5 ou 6 pieds d'alluvions avant de rester définitivement sur le fond de glaise dure.

Le plancher du quai se trouve à l'élévation 97·50; l'élévation 97·0 représente le niveau de l'eau haute et l'élévation 91.5, le niveau de l'eau basse. Ces chiffres se réfèrent à une borne d'arpentage placée entre les lots 2 et 3, sur le côté nord de la rue Water. Cette borne a été désignée comme étant l'élévation 100.

On a construit sur la tête du quai un abri de 40 pieds.

Un quai additionnel de 96 pieds par 8 pieds, placé à 142 pieds de la rue et formant un angle de 90° avec l'abord, a été construit sur le bord extérieur de la batture. Il comprend cinq piliers espacés de 22 pieds d'axe en axe et réunis par des travées. Le plancher a été construit à l'élévation 96, afin de servir pour les petits bateaux.

Les travaux furent commencés le 4 mars, par la construction d'une sonnette, et terminés le 1er juin 1915.

Les dépenses, en 1915-16, ont été de $2,300.51 et le coût total de l'ouvrage a été de $6,254.36.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland est situé à l'embouchure de la Grande Rivière, dans le canton de Sherbrooke, comté de Haldimand, 20 milles au sud-est de Cayua et 4 milles au sud-est de Dunnville, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. Population, 100 habitants.

La permission fut donnée de draguer l'issue de la Grande Rivière et le chenal de la rivière, à partir du lac Erié jusqu'à la ville de Dunnville, afin de permettre à la *Toronto, Hamilton et Buffalo Ry. Co.* d'utiliser cette rivière pour leurs traversiers.

Les travaux furent commencés le 1er septembre; la drague *N° 114* avait été à l'œuvre depuis 5½ jours lorsque les travaux furent suspendus.

Pendant ce temps, on avait enlevé 300 verges cubes de glaise et de gravier.

PORT-PERRY.

Port-Perry, comté d'Ontario, est situé sur la rive ouest du lac Scugog, sur la division Midland du Grand-Tronc, à 16 milles au nord de Whitby et 25 milles au sud de Lindsay. La population est d'environ 1,200 habitants.

On a repris, le 1er mai et terminé le 30 septembre, la construction d'un quai ayant une substructure en caissons et une superstructure en béton de 180 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une pile de tête de 30 x 35 pieds, pourvue d'un hangar de 30 x 15 pieds.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $4,984.70.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan, comté de Norfolk, est situé sur la rive nord du lac Erié, dans la baie intérieure de Long-Point, à 21 milles de Simcoe. Population, environ 1,000 âmes. Les travaux de réparations aux quais ont été commencés le 21 octobre et terminés le 30 novembre. On a rempli le vieux ponceau qui existait dans la chaussée d'accès et qui était devenu suranné. On a aussi nivelé et recouvert de gravier la chaussée, aux endroits où c'était nécessaire.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $500.

PORT-STANLEY.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Port-Stanley, dans le comté d'Elgin, est un havre de refuge important sur la rive nord du lac Erié, à l'embouchure du ruisseau de la Chaudière, dans le comté d'Elgin, à 8½ milles par voie ferrée au sud de Saint-Thomas, et à 23½ milles au sud de London.

Du 11 mars au 4 juin, on a construit un entrepôt en béton de 195 x 30 pieds, au coût de $11,763.86.

Du 28 avril au 25 août, on a fait les réparations suivantes aux quais:

On a terminé la reconstruction, commencée l'année dernière, de la cale du traversier sur une longueur de 115 pieds à partir de son extrémité nord; trois poteaux d'amarrage ont été placés en avant de l'entrepôt; 6 pilotis-défenses en chêne blanc ont été enfoncés sur le côté du chenal du quai de l'est; des madriers de plancher brisés ont été renouvelés au nord de l'élévateur.

Les dépenses totales faites pour ces travaux pendant l'exercice financier ont été de $496.81.

ÉPERONS.

Du 1er au 10 juin, on a réparé les éperons en les remplissant avec 50 verges cubes de pierre, à partir du quai de l'est.

Les dépenses de ce chef ont été de $123.13.

Dragage.

On a autorisé le dragage de 50,000 verges cubes de déblais, à Port-Stanley, afin d'approfondir le havre.

La drague du gouvernement *N° 120* a été engagée à ce travail, du 24 juin au 24 septembre.

Le but de ces travaux était:

1° D'approfondir une partie du havre intérieur, à partir du pont jusqu'à 350 pieds au sud de l'élévateur, mesurant 1,170 pieds de longueur, 105 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 16.5 pieds.

2° De draguer entre les brise-lames en dehors du quai de l'est, un espace de 800 pieds de longueur, 85 pieds de largeur et 21 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 19·1 pieds.

3° De draguer un espace en dehors du brise-lames de l'ouest de 410 pieds de longueur, 140 pieds de largeur moyenne et 22 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 19.1 pieds.

La quantité de déblais enlevés a été de 34,444 verges cubes, mesure de chaland, ou 20,373 verges cubes, mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 68·9 pour 100.

Cet ouvrage aura une durée probable de trois ans avant qu'il soit nécessaire de faire du dragage additionnel à cet endroit.

PROVIDENCE-BAY.

Providence-Bay est située sur la rive sud de l'île Manitoulin, lac Huron, environ 25 milles au sud-est de Gore-Bay; c'est le seul port de cette côte. La population est d'environ 300 habitants, employés à l'agriculture et à la pêche.

Des réparations ont été faites au quai, du 1er mai au 24 juillet 1915.

On a enfoncé une ligne de pilotis ronds jointifs, de 168 pieds de longueur, le long de la face ouest du quai, afin de le protéger contre les vagues, et on a renouvelé le plancher du quai qui avait été endommagé sur une étendue de 160 x 20 pieds.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $3,127.81.

HAVRE DE QUÉBEC (ÎLE MICHIPICOTEN).

Le havre de Québec, dans le district de Thunder-Bay et de Rainy-River, est situé sur le côté sud de l'île Michipicoten, sur le lac Supérieur, à 120 milles au nord-est de Sault Sainte-Marie et à 180 milles au sud-est de Port-Arthur. Il se trouve sur le passage des bateaux naviguant entre ces deux endroits. Comme ce havre est bien protégé et offre un grand espace à eau profonde, il est tout indiqué pour servir de port de refuge, pourvu que l'entrée en soit rendue facile et sûre.

Afin d'obtenir ce résultat, il était nécessaire de draguer un chenal à travers une batture située immédiatement à l'intérieur de l'entrée et cet ouvrage fut inclus dans le programme de la drague *Industry No. 109,* pour la saison de 1915.

La drague commença le travail le 15 juillet 1915 et dragua un chenal de 400 pieds de longueur et 275 pieds de largeur, ayant une profondeur minimum de 21 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage, ou 601·86 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer. On avait l'intention de donner une profondeur uniforme de 25 pieds à ce chenal, mais on ne put le faire parce que le roc fut rencontré à l'extrémité sud-est de la tranchée. On a enlevé 60,232 verges cubes, mesure de chaland, de sable, de glaise, de tuf et de cailloux, ou 41,388 verges cubes, mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 45·5 pour cent.

Deux chalands furent employés pour remorquer les déblais à une distance d'un mille.

Les travaux furent terminés le 26 août 1915.

RICHARD'S-LANDING.

Richard's-Landing est un village d'environ 400 habitants, situé sur le côté nord-ouest de l'île Saint-Joseph, sur la rivière Sainte-Marie et sur la route des steamers faisant le service entre Sault Sainte-Marie, Blind-River, Little-Current, etc., à 35 milles de Sault Sainte-Marie.

Du 1er juillet au 17 septembre 1915, on a construit un édifice attrayant de 50 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, renfermant une salle d'attente, un bureau, une chambre pour les bagages et un entrepôt général; cette dernière partie a un plancher en béton. On a construit une plate-forme en béton de 550 pieds carrés, sur les côtés est et sud de l'entrepôt et on a réparé et peinturé deux autres édifices situés sur l'emplacement du quai.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $1,993.97.

RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse la ville de Chatham, et à 18½ milles de cette ville, elle se jette dans le lac Sainte-Claire. A son embouchure, un chenal de 8,100 pieds de longueur doit être entretenu libre d'obstruction jusqu'en eau profonde dans le lac.

Enlèvement des obstructions.

Ce travail a été fait du 10 mai au 10 décembre.

On a nettoyé le lit de la rivière à partir de Chatham jusqu'à son embouchure et on en a retiré 7,190 pieds de chêne, 3,098 pieds d'orme, 621 pieds d'érable, 892 pieds de sycomore, 183 pieds de bouleau et 36 pieds de hickory.

Toutes les pièces de bois utilisables ont été vendues et le montant de la vente a été porté au crédit de cet ouvrage.

Ouvrage de protection.

On a continué la construction d'une palée jointive en pilotis de 8 x 8 pouces, dans un mauvais coude de la rivière, en face de l'hôpital général. Les pilotis ont 18 pieds de longueur et sont reliés par deux moises de 6 x 8 pouces. La palée est maintenue en place par des liens en fer de 1 pouce, espacés de 10 pieds d'axe en axe, assujettis à des pilotis d'ancrage en chêne blanc de 12 pieds de longueur, enfoncés en arrière de la palée. On a construit 150 pieds de cet ouvrage.

Le contrat pour l'enfoncement de ces pilotis a été accordé à M. Jas. E. Doyle, de Chatham, au taux de $15 par jour. Les travaux furent faits du 8 au 30 novembre.

Bris de la glace.

Le 9 décembre un arrangement fut fait avec le capitaine J. S. McQueen, d'Amherstburgh, Ont., pour qu'il laisse son remorqueur *Le Roy Brooks* à l'embouchure de la rivière Thames, à raison d'un montant de $500, et qu'il fasse au printemps le travail requis pour briser la glace, au taux de $7 par heure.

On lui a allouée 12 heures d'ouvrages à $7 de l'heure, pour enlever les machines du bateau, après l'avoir placé à son poste d'hivernage et le même montant pour remettre son bateau en condition au printemps, avant de commencer à briser la glace.

Les travaux furent commencés le 11 janvier et continués jusqu'au 14 janvier; ils ont été ensuite repris le 26 mars et terminés le 31 mars, après que la rivière eut été libre de glaces.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $6,211.73.

ROCHES-POINT.

Roches-Point, comté de York, est situé sur la baie Cook, un bras du lac Simcoe. C'est un endroit de villégiature très apprécié, éloigné d'environ 4 milles de la station de chemin de fer la plus rapprochée.

Des travaux ont été faits à la journée, du 3 juillet au 14 août, pour niveler le quai, renouveler le talus et le plancher et faire à la structure les réparations générales requises.

Les dépenses générales pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $882.03.

RONDEAU.

Rondeau, dans le comté de Kent, havre de refuge important et port de douane, est situé à la Pointe-aux-Pins, à environ 19 milles au sud de Chatham et à 45 milles à l'ouest

de Port-Stanley. Du 16 avril au 26 octobre on a exécuté à la journée les réparations suivantes:—

Quai de l'ouest.—On a réparé et renouvelé une certaine partie du plancher, de 250 x 16 pieds, avec des madriers de 3 pouces et de 16 pieds de longueur, ainsi que des solives, des nouvelles moises, 6 x 8 pouces, ont été placées sur toute la longueur du côté ouest de la palée en pilotis; on a posé deux nouveaux poteaux d'amarrage et 100 pieds linéaires de couronnement de 4 x 8 pouces. Il a aussi été nécessaire de lambrisser une partie de l'intérieur du caisson, de 35 pieds de longueur, qu'on a ensuite rempli avec de la pierre.

Quai de l'est.—On a réparé le plancher d'une partie du quai, mesurant 125 x 16 pieds, et on a remplacé trois palplanches à l'extrémité extérieure du quai.

Généralement.—On a transporté l'ancien bureau de l'ingénieur résidant, qui se trouvait à 200 verges à l'ouest du quai, près du bureau actuel, afin de l'employer comme hangar à outils.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $2,499.29.

Dragage.

Des travaux de dragage ont été faits dans le havre de Rondeau, du 28 mai au 19 juin. Ce travail avait pour but d'enlever une batture pour faciliter le virage du *ferry-boat.*

La drague du gouvernement *Sir Richard N° 120* a été employée à cet ouvrage et a fait les travaux suivants:—

1. *Bassin de la traverse du lac Erié.*—On a dragué une étendue de 300 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 14-6 pieds.

2. *Bassin du virage.*—On a dragué un espace de 275 pieds de longueur, de 60 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 16.8 pieds.

3. *Bassin du ferry-boat.*—Longueur draguée, 275 pieds; largeur, 120 pieds; profondeur, 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 16·8 pieds.

Tous les déblais enlevés consistaient en sable contenant une petite proportion de glaise.

On a enlevé 10,926 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 12,230 verges, mesure de chaland, donnant un facteur d'expansion de 11·9 pour 100.

Ce dragage conservera probablement sa profondeur pendant trois ans; après quoi il faudra draguer de nouveau, car il se fait beaucoup de remplissage à cet endroit.

SAINT-JEAN (RUISSEAU).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Le ruisseau Saint-Jean est dans le comté d'Ontario et coule à travers le canton de Rama; il a sa source dans le lac Saint-Jean et se jette dans la rivière Noire.

On a construit sur ce ruisseau un barrage régulateur du niveau de l'eau.

On a amélioré ce barrage en y plaçant des treuils; ce travail a été fait du 10 au 23 mai.

Les dépenses totales pendant l'exercice financier ont été de $277.95.

SAND-POINT.

Sand-Point est une station sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, sur le lac des Chats, dans le comté de Renfrew.

Le quai public construit en 1908 a été réparé et amélioré considérablement en 1914.

Comme un grand nombre de piétons circulent sur ce quai, on a considéré nécessaire de construire un trottoir étroit en béton, sur toute la longueur du quai, et d'aplanir la surface du remplissage en pierre concassée.

Du 23 septembre au 14 octobre, on a construit un trottoir de 283 pieds de longueur, ayant six pouces d'épaisseur et 2 à 3 pieds de largeur. On a nivelé et aplani la surface du remplissage et de l'abord sur une étendue de 5,820 pieds carrés.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $156.68.

SARNIA.

L'autorisation fut accordée de faire exécuter 20 jours de draggage à Sarnia par la drague du gouvernement *Ontario No. 114*.

Le but de cet ouvrage était de creuser un chenal à partir de l'eau profonde dans la baie de Sarnia jusqu'au quai de la *Cleveland Sarnia Saw Mill Co.*

Le dragage a été fait sur une longueur de 1,100 pieds, une largeur moyenne de 45 pieds et une profondeur moyenne de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La profondeur avant le dragage était de 6.8 pieds.

On a enlevé 13,625 verges cubes, mesurées sur place, ou 14,534 verges cubes, mesure de chaland, donnant un facteur d'expansion de 6·1 pour 100.

Les matériaux enlevés consistaient en sable, en alluvions et en débris.

Comme la *Cleveland Sarnia Saw Mill Co.* utilise cet endroit pour décharger le bois amené sur les wagons de chemin de fer et produit ainsi une agitation de l'eau qui mine les rives du lac dans les environs, il se produit un fort montant de remplissage et la durée de la profondeur obtenue par ce dragage est problématique.

SAUGEEN-RIVER.

La rivière Saugeen se jette dans le lac Huron, à Southampton, 32 milles au nord de Walkerton et 31 milles au sud de Kincardine. Saugeen River, comté de Bruce, est une station de pêche assez importante.

Du 26 au 29 juillet, on a travaillé à la journée pour placer de la pierre de remplissage dans le quai et le recouvrir de gravier.

Les dépenses totales faites pendant l'année 1915-16 ont été de $21.25.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte-Marie, y compris la ville contiguë de Steelton, a une population d'environ 20,000 âmes et augmente constamment en population et en importance, étant le centre industriel et commercial du nord-ouest de l'Ontario. Cette ville a été fondée par le R. P. Jogues, en 1642, vis-à-vis des chutes Sainte-Marie. L'industrie la plus importante est l'aciérie de la *Lake Superior Corporation* qui y a investi $50,000,000.

Du 17 mai au 30 septembre 1916, on a fait des réparations au quai.

On a entièrement renouvelé le mur en béton du quai aux endroits où il était en mauvaise condition. Ce mur a 6 pieds de hauteur et 4 pieds d'épaisseur; on en a démoli une partie de 250 pieds de longueur avec de la dynamite, et on l'a reconstruite suivant les règles de l'art et d'une manière permanente. Des réparations ont été faites au plancher en béton de l'entrepôt et au plancher en béton en dehors de l'entrepôt sur une superficie de 2,022 pieds carrés.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $4,997.20.

Dragage.

Un programme très étendu d'améliorations du havre a été commencé en 1912 et terminé en 1915. Deux contrats ont été accordés à la *Soo Dredging & Construction Co. Ltd.,* de Sault Sainte-Marie, pour l'exécution du dragage suivant:—

(1) Le dragage d'une partie du chenal de la rivière Sainte-Marie, jusqu'à l'écluse canadienne, en vertu du contrat n° 8,960, en date du 31 juillet 1912, à raison de $3.47 par verge cube pour le dragage du roc et 92 cents par verge cube pour les autres classes de déblais, le mesurage devant être fait sur place.

(2) Le dragage d'un bassin entre le quai à charbon de l'*Algoma Central Ry. Co.* et le quai de la *New Ontario Dock & Coal Co.,* en vertu d'une extension du contrat n° 8,960, à raison de $3.47 par verge cube pour le roc et 50 cents par verge cube pour toutes les autres classes de déblais, le mesurage devant être fait sur place.

(3) En vertu du contrat n° 9,065, en date du 14 octobre 1912, autorisant le dragage de bassins, dont l'un sur le côté est du quai de la *New Ontario Dock & Coal Co.* et l'autre sur le côté est du quai de la *International Transit Co.,* aux prix par unité de $3.47 par verge cube pour le roc et 92 cents par verge cube pour toutes les autres classes de déblais, le mesurage devant être fait sur place.

En 1915, on a dragué à plusieurs endroits, comme suit:

On a amélioré les abords du quai de la *Lake Superior Paper Co.,* ce travail a été fait par la *Algoma Dredging Co.,* de Sault Sainte-Marie. On a nettoyé l'espace entre le quai de la compagnie *Algoma Central Railway* et le chenal, des cailloux qui s'y trouvaient; ce travail a été fait par la *Soo Dredging and Construction Co.,* de Sault Sainte-Marie. On a enlevé les cailloux et les pierres détachées qui se trouvaient en avant du quai du gouvernement et du quai de la traverse; ce travail a été fait par la *Soo Dredging and Construction Co.*

La drague du gouvernement *Industry N° 109* a été employée pour draguer un abord et un bassin de virage au quai de la compagnie *Imperial Oil.*

La même drague a aussi été employée pour faire les autres travaux suivants:

Le dragage d'un abord au quai de *I. J. Downey* N *Son;*

L'élargissement du bassin au quai de la *International Transit Co;*

L'élargissement et le prolongement des abords du quai de la *Lake Superior Paper Co.*

Chenal principal des bateaux.

Le but immédiat de cette entreprise, destinée à améliorer le chenal principal des bateaux, était de faire disparaître la batture de roc qui s'avance dans la rivière en dehors de la ligne formée par les bouts extérieurs des quais du gouvernement de la traverse et de la *New Ontario Dock & Coal Co.,* élargissant ainsi de beaucoup le chenal donnant accès à l'écluse canadienne et améliorant incidemment les abords de ces quais. Ce chenal a 4,000 pieds de longueur, à partir du quai de la *New Ontario* jusqu'à l'est du quai du gouvernement; sa largeur varie en suivant le contour irrégulier de la batture mais est en moyenne de 200 pieds. La profondeur du chenal est de 21.5 pieds au-dessous de l'élévation-datum, de 582.37 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, qui a été choisie comme niveau de référence pour les améliorations de la rivière au Sault Sainte-Marie. Le travail fait en 1915 a consisté à enlever, au moyen d'un scaphandrier et d'un chaland, les morceaux de roc désagrégés par les explosifs et plus ou moins éparpillés sur le fond et laissés par les dragues. Cet ouvrage a été fait du 1er mai au 30 septembre; pendant cette période, on a enlevé 1,012 verges cubes de roc, mesurées sur place, et 342 verges cubes de cailloux; on a payé aux entrepreneurs $4,635.92 pour l'exécution de ces travaux. Après que ce travail eut été terminé, une inspection soigneuse en fut faite, sous la surveillance immédiate de l'assistant-ingénieur en charge de ces travaux.

Les dépenses pendant l'exercice financier 1915-16 ont été de $8,305.96.

On a dragué une superficie d'un peu plus de 12 acres et on a enlevé les quantités de déblais suivantes:

84,238	verges	cubes,	mesurées sur place,	de roc.	
324	"	"	"	"	de cailloux.
16,507	"	"	"	"	de pierres, de petits cailloux et de vase.
101,069	"	"			

Les entrepreneurs ont reçu pour ce travail un montant total de $308,616.58.

Bassin du chemin de fer Algoma Central.

Le travail qu'on a fait à cet endroit avait pour but de creuser un bassin d'amarrage entre le quai à charbon construit par la compagnie de chemin de fer Algoma Central et le quai de la *New Ontario Dock & Coal Co.,* afin de permettre aux grands bateaux d'accoster à l'un ou l'autre de ces quais. On a dragué une étendue de 140 pieds de largeur et 800 pieds de longueur à une profondeur de 21½ pieds au-dessous du datum choisi pour les améliorations au Sault Sainte-Marie.

Pendant la saison de 1915, on a dragué du 16 au 24 avril; on a enlevé 68 verges cubes de roc et 123 verges cubes de vase et d'autres déblais; pour ce travail, on a payé aux entrepreneurs un montant de $297.46. On a soigneusement inspecté toute l'étendue couverte par cette entreprise.

Les quantités totales de déblais enlevés au cours de ce travail sont les suivants:

5451 verges cubes de roc.
22,227 " " de pierres, de cailloux et de vase représentant une dépense totale de $30,028.47.

Bassin du quai New-Ontario.

Le but de ces travaux était de construire un bassin de 520 pieds de longueur sur 75 de largeur avec une profondeur de 21·5 pieds au-dessous du niveau déterminé, afin de permettre aux barges à charbon d'accoster à la face du quai pour le charbon. La compagnie expédie ici plus de 35,000 tonnes de charbon, annuellement.

Un contrat fut accordé pour l'exécution de ce dragage à la *Soo Dredging & Construction Co.,* le 14 octobre 1912, ainsi que pour le creusage d'un bassin de 300 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et 21½ pieds de profondeur, le long du côté est du quai de la *International Transit Co.*

Le contrat était donné à des prix par unité, de $3.47 par verge cube pour le roc, et 92 cents par verge cube pour toutes les autres classes de déblais, le mesurage devant être fait sur place.

Le dernier paiement en vertu de ce contrat pour le creusage des deux bassins fut autorisé en janvier 1916, pour 655 verges cubes de roc et 308 verges cubes d'autres déblais, formant un montant total de $2,556.21, dont 315 verges cubes de roc, représentant un montant de $1,093.05 doivent être portées au compte du bassin New Ontario. On a enlevé du bassin New Ontario une quantité totale de 5,430 verges cubes de roc et 11,289 verges cubes de cailloux, de glaise, de pierres et de vase, mesurées sur place, au coût total de $29,227.98.

Bassin de la Traverse.

Du dragage a été fait à cet endroit, du 14 au 20 avril 1915; pendant cette période, on a enlevé 340 verges cubes de roc et 353 verges cubes de petits cailloux, glaise, etc. Cependant, comme on avait payé pour le dragage de 45 verges cubes de déblais de la classe "B", dans le bassin New-Ontario et pour lequel on n'aurait pas dû faire de

paiement, ce montant fut déduit et on n'autorisa le paiement que pour 340 verges cubes de roc et 308 verges cubes de déblais de la classe " B ", soit $1,463.16.

On a enlevé de ce bassin les quantités totales suivantes:

5,170 verges cubes de roc et

4,129 verges cubes de petits cailloux, glaise, pierres, etc., au coût de $21,738.58.

Les quantités totales de déblais enlevés de ces deux bassins pendant la durée de ce contrat ont été de:

10,600 verges cubes de roc et

15,418 verges cubes de petits cailloux, pierres, glaise, etc., représentant un montant total de $50,966.56 payé aux entrepreneurs.

Bassin de la " Lake Superior Paper Co."

On a fait du dragage à cet endroit afin de donner au chenal une largeur minimum de 180 pieds, ce qui permettra aux bateaux tirant de 16 à 17 pieds de prendre leur chargement de pulpe et de papier. La surface draguée a 600 pieds de longueur, de 20 à 100 pieds de largeur et 17½ pieds de profondeur au-dessous du niveau adopté pour le Sault Sainte-Marie. Cette compagnie a une grande usine à cet endroit, employant 1,500 hommes et fabriquant 500 tonnes de papier à journaux par jour; ce papier est en grande partie expédié par bateaux pendant la saison de navigation.

Des instructions furent données en juin 1915 de commencer à faire du dragage en face et à côté du quai de la *Lake Superior Paper Co.*, en vertu du marché conclu avec la *Algoma Dredging Co.*, l'autorisant à draguer une quantité n'excédant pas 10,000 verges cubes, mesurées sur place, de déblais de la classe " B ", consistant en petits cailloux, en glaise, etc., au prix par unité de 48½ cents par verge cube, mesurée sur place, et de $3.50 par verge cube, mesurée sur place, pour le roc.

Les travaux furent commencés le 28 juin et terminés le 27 août. Pendant cette période, on a enlevé 8,636 verges cubes de petits cailloux, de glaise et de vase et 79 verges cubes de cailloux contenant plus de 2 verges cubes chacun et, par conséquent, classifiés comme étant du roc. Pour ce dragage on a payé à la *Algoma Dredging Co.* $4,464.96.

Les dépenses totales en 1915-16 ont été de $4,674.96.

Dragage en face du quai du chemin de fer " Algoma Central ".

La *Canada Steamship Lines Co.* s'étant plainte, à différentes reprises, que deux ou trois de ses bateaux avaient touché des cailloux en face du quai du chemin de fer Algoma Central, on fit un examen minutieux qui révéla la présence d'un nombre considérable de cailloux recouverts de 17 pieds d'eau seulement et constituant une menace sérieuse pour la navigation. En conséquence, le ministère accepta l'offre de la *Soo Dredging and Construction Co.* d'enlever ces cailloux au coût de 75 cents par verge cube, mesure de chaland.

Le 24 juillet 1915, des instructions furent données de commencer les travaux, mais de ne pas draguer plus de 2,000 verges cubes. L'ouvrage fut commencé le 11 août et terminé le 16 du même mois. Pendant cette période, on a enlevé 1,812 verges cubes de petits cailloux et de vase, représentant un montant payé aux entrepreneurs de $1,359.

On a ainsi nettoyé un espace de 500 pieds de longueur et 80 pieds de largeur, et un examen minutieux du fond a montré que le chenal était libre d'obstructions jusqu'à 21½ pieds au-dessous du niveau adopté.

Obstructions sur le lit de la rivière, en face du quai du gouvernement.

En faisant l'inspection et le nettoyage du dragage fait par la *Soo Dredging and Construction Co.*, en vertu du contrat n° 8,960, on s'aperçut que beaucoup de cailloux et de morceaux de roc étaient dispersés sur le lit de la rivière jusqu'à la frontière

internationale; à plusieurs endroits, on a trouvé des morceaux de roc couverts de moins de 19 pieds d'eau. L'espace ainsi examiné, afin d'en découvrir les endroits peu profonds, a environ 4,000 pieds de longueur par 800 pieds de largeur, et se trouve entre les projections des rues Est et Simpson, sur la route ordinaire des bateaux à fort tirant d'eau.

On décida de nettoyer cet espace jusqu'au niveau adopté, et, le 8 novembre 1915, des instructions furent données de louer le chaland à grue et les services du scaphandrier et de son équipe, de la *Soo Dredging and Construction Co.,* au taux de $75 par jour, pour une période n'excédant pas 30 jours, afin de faire le plus de travail possible avant la clôture de la navigation.

Les travaux furent commencés le 10 novembre 1915 et durent être suspendus pour la saison, le 18 novembre, à cause du mauvais temps. Pendant cette période, on a enlevé 117 verges cubes de cailloux et de gros morceaux de roc, désagrégés par les explosifs, de l'espace renfermé par la projection du côté ouest de la rue Gouin et la projection de la ligne du quai de la *Sault Ste-Marie Coal and Wood Co.,* qui passe à l'extrémité ouest du quai du gouvernement. Cet espace a environ 550 pieds de longueur par 680 pieds de largeur.

On a payé $588.75 à la *Soo Dredging and Construction Co.,* pour le loyer de l'ou-l'outillage pendant 7.85 jours.

Quai de la compagnie "Imperial Oil".

La compagnie *Imperial Oil* ayant demandé que du dragage soit fait pour permettre à ses grands bateaux-citernes d'accoster et de virer à son quai, le ministère décida de faire exécuter ce travail par la drague *Industry N° 109.*

Les travaux ont été commencés le 10 mai et suspendus le 29 juin; pendant cette période on a enlevé 28,770 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ou 28,000 verges cubes, mesurées sur place. Ces déblais furent transportés et déversés près de l'île Topsail, à 1¼ mille des travaux.

On a dragué à côté du quai un bassin de 80 pieds de largeur et de 180 pieds de longueur, ainsi qu'un bassin de virage de 480 pieds de largeur par 500 pieds de longueur, à une profondeur de 21½ pieds au-dessous du niveau adopté. La partie intérieure du bassin n'est pas tout à fait aussi profonde car on a rencontré le roc.

Quand on en vint à faire l'inspection des travaux, on découvrit qu'un certain nombre de cailloux projetaient au-dessus du niveau déterminé. Comme il aurait été difficile et dispendieux de les enlever avec la drague *Industry,* on décida, le 2 juillet 1915, de louer l'outillage spécial pour ces travaux de la *Soo Dredging and Construction Co.,* au taux de $75 par jour, comprenant les gages du scaphandrier et toutes les dépenses incidentes, pour une période ne dépassant pas 15 jours. Cette autorisation couvrait aussi l'enlèvement des cailloux dans le bassin Downey.

Les travaux furent faits du 24 septembre au 12 octobre. Pendant cette période, on a enlevé 355 verges cubes, mesure de chaland, de pierres et de cailloux, et on a payé à la *Soo Dredging and Construction Co.* un montant de $900, représentant 12 jours de loyer.

Quai de I. J. Downey & Son.

MM. I. J. Downey & Son, commerçants en charbon, en ciment et en matériaux de construction, ayant exposé au ministère qu'ils se trouvaient empêchés de prolonger leur quai jusqu'à l'eau profonde par les restrictions créées par l'établissement d'une ligne réglant les têtes de quai dans le havre, bien qu'ils eussent accordé le contrat pour la construction de ce quai avant l'établissement de ces restrictions, et demandant au ministère de faire un peu de dragage pour permettre aux barges à charbon et aux bateaux d'accoster à leur quai, le ministère autorisa l'emploi de la drague *Industry N° 109* pour leur donner satisfaction.

Le 5 juin 1915, des instructions furent données pour l'enlèvement de 1,200 verges cubes de sable, de pierres et de cailloux et pour le dragage d'un chenal d'accès et d'un bassin au côté du quai de MM. Downey & Son. Le chenal d'accès doit avoir une largeur de 160 pieds sur la ligne du chenal, diminuant graduellement sur une longueur de 80 pieds, de manière à faire une entrée évasée au bassin. Ce dernier devait avoir 40 pieds de largeur par 100 pieds de longueur et une profondeur de 15 pieds au-dessous du zéro, ou jusqu'au roc au cas où le roc aurait été rencontré à une profondeur moindre. Les travaux furent faits du 30 juin au 2 juillet 1915, pendant ce temps on a enlevé 1,503 verges cubes, mesure de chaland, ou 769 verges cubes, mesurées sur place, de sable et de cailloux.

Pour enlever les pierres et les cailloux laissés sur le fond par la drague, d'une manière plus économique, on loua l'outillage de la *Soo Dredging and Construction Co.* Du 2 au 5 août 1915, on enleva 67 verges cubes de cailloux, de sable, etc.; un montant de $217 fut payé à la compagnie, représentant 31 heures d'ouvrage à $7 par heure.

Bassin du bateau traversier.

La compagnie *International Transit* ayant demandé qu'on fasse du dragage pour élargir le bassin à côté du quai de la traverse, afin de permettre au bateau traversier d'évoluer avec plus de sûreté, le ministère autorisa l'emploi de la drague *Industry No. 109* pour ce travail. Le dragage fut commencé le 3 juillet 1915 et terminé le 5 du même mois; pendant ce temps on a enlevé 1,270 verges cubes, mesure de chaland, de petits cailloux, de glaise, de vase et de morceaux de roc; ces déblais furent transportés et déversés à deux milles du lieu des travaux. On a aussi enlevé 238 verges cubes de déblais, qu'on a rejetés en dehors des limites de l'ouvrage, mais qu'on n'a pas transportés plus loin. L'espace dragué s'étend à partir du chenal des bateaux en allant vers le rivage, sur une distance de 100 pieds et à 40 pieds de largeur, avec une profondeur d'environ 20 pieds. On avait l'intention d'atteindre une profondeur minimum de 16 pieds, ou de 21½ pieds au-dessous du niveau adopté, en tant que possible, car on savait que le fond était composé d'un lit de grès rouge, considérablement au-dessus du niveau adopté. Il est intéressant de constater que la drague *Industry* a enlevé une quantité considérable de ce roc sans de trop grands efforts.

Bassin de la "Lake Superior Paper Company".

Dans une lettre du 2 juillet 1915, la *Lake Superior Paper Company,* tout en appréciant les travaux de dragage déjà faits dans son bassin, demanda que ce bassin fut agrandi, vu que ses vaisseaux avaient beaucoup de difficultés à laisser son quai, à cause de l'espace insuffisant du bassin de virage et du peu de largeur du chenal d'approche. Le ministère ayant décidé de faire les améliorations demandées, des instructions furent données de faire le dragage requis avec la drague *Industry N°. 109,* qui allait être bientôt disponible. Les travaux ont été commencés le 9 septembre du niveau convenu pour ces améliorations; 11,632 verges cubes de déblais, mesurées sur les chalands, ont été enlevées et transportées à une distance d'environ 2·7 milles aux endroits où ces déblais devaient être jetés.

On trouve presqu'invariablement qu'il est pratiquement impossible à une drague à cuiller de nettoyer complètement le fond dragué à moins que le creusage soit fait à des profondeurs excessives, ce qui ne saurait être une pratique économique, vu que les pierres, les cailloux ou roches brisées, qui restent ordinairement au fond dans ce cas, peuvent être ensuite plus économiquement retirés et enlevés par des moyens relativement peu dispendieux. C'est pourquoi on a coutume de suivre cette dernière méthode qui consiste à employer un chaland avec une grue, et à se pourvoir d'un scaphandrier et son outillage, consistant en chaînes ou câbles métalliques et une grosse barre de fer qui traîne au fond à la profondeur voulue. Cet appareil est ordinairement passé lentement de l'avant et de l'arrière et en travers sur toute l'étendue qui a été draguée; et

lorsqu'un obstacle se présente, le scaphandrier descend et enlève l'obstruction au moyen d'un godet à mâchoire, si l'obstacle est peu considérable, ou au moyen de chaînes, si c'est un gros caillou.

Le ministère n'ayant pas en sa possession un outillage semblable attaché au service de la drague *Industry,* des instructions furent émises, le 6 octobre 1915, de louer celui qui appartenait à la *Soo Dredging Construction Co.,* à raison de $75 par jour pour niveler le fond dragué. Le chaland muni d'une grue a été mis en opération le 15 octobre et l'ouvrage a été complété le 20 octobre 1915. Pendant cette période on a enlevé 110 veerges cubes de pierres et de cailloux et le montant payé à la compagnie a été de $300, représentant quatre jours de louage de l'appareil en question.

SHANTY-BAY.

Shanty-Bay, dans le comté de Simcoe, est situé dans la baie Kempenfeldt, un bras du lac Simcoe, à 7 milles à l'est de Barrie. Sa population est de 100 habitants qui s'occupent de culture. C'est un endroit fréquenté par les touristes pendant la belle saison.

Les travaux faits à cet endroit ont consisté à mettre en place le long de la façade du quai neuf une chaîne de sauvetage, de ¼ de pouce et de 180 pieds de longueur, et aussi à installer des poteaux pour des lampes. L'ouvrage a été complété en novembre.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $32.93.

Dragage.

Une autorisation a été émise de donner à MM. Conroy Bros. le contrat du dragage en cet endroit, afin de permettre aux steamers qui naviguent sur le lac d'accoster au quai de Shanty-Bay. Ce dragage consistait à enlever 1,650 verges cubes de déblais (mesurées sur place), à raison de 50 cents par verge cube.

L'ouvrage a été commencé le 7 mai et complété le 25 du même mois. On a dragué sur le côté est du quai une étendue de 50 pieds par 75 pieds, le tout à une profondeur de 8 pieds 6 pouces au-dessous de zéro.

On a enlevé 1,645·7 verges cubes de gravier et de cailloux.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $864.25.

SILVER-CENTRE.

Silver-Centre est situé sur la rive ouest du lac Timiskaming (district de Nipissing), à 22 milles au sud de Haileybury. C'est l'endroit où l'on débarque pour se rendre au district minier de South Lorrain.

En 1908, on a commencé à Silver-Centre la construction d'un quai pour faciliter le trafic. En 1913, le quai a été exhaussé de 3 pieds et un hangar à marchandises plus spacieux a été érigé en même temps. On arrive à ce quai par le chemin du nord, construit par le gouvernement, et par un autre chemin du côté sud.

Pendant le dernier exercice, il a été nécessaire de remplacer entre les petits brise-glace en pilotis et le quai, l'estacade pour empêcher l'approche des glaces. On a posé 90 pieds linéaires d'estacades, divisées en deux parties; ces estacades, formées de 2 pièces de largeur, assemblées avec des boulons et des traverses, le tout muni de chaînes et d'organeaux, ont été solidement fixées en place de manière à protéger le quai.

Dépenses pendant l'exercice financier, $200.

STURGEON-FALLS.

Sturgeon-Falls est une ville située dans le district de Nipissing, sur la ligne principale du chemin de fer P. C., à 24 milles à l'ouest de North-Bay, et sur la rivière des Esturgeons, à 4 milles en haut de son embouchure, au lac Nipissing.

En 1903-04, un quai public a été construit en cet endroit, la ville ayant donné le terrain et le droit de passage (ruelle du quai)

En 1907, ce quai a été réparé; de 1911 à 1913, il a été exhaussé de 2 pieds et amélioré. En 1915-16, on l'a prolongé.

Ce prolongement a été construit du 14 juin au 24 juillet. Les travaux ont consisté à construire la façade du quai en caisson pour un débarcadère; à placer des poteaux d'amarrage en fonte, des défenses et des pièces de couronnement et à ériger sur des poteaux de cèdre un hangar pour le fret, de 16 x 24 pieds, avec des murs en bois embouveté et un toit en tôle déployée. De plus, un chemin de 12 pieds de largeur par 325 pieds de longueur, conduisant à la rue King, a été construit et nivelé sur la côte de côté; les déblais des excavations, environ 1,400 verges cubes, ont été déposés en arrière de l'ouvrage en caisson de manière à faire un terrassement jusqu'au niveau du plancher du quai, élévation 646·0.

Sur la surface du chemin on a posé un lit de briques concassées, etc., d'une épaisseur de 6 à 12 pouces.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,108.39.

Dragage.

La drague *N° 112* du ministère a été mise en opération, les 27 et 28 octobre, à l'entrée du chenal déjà dragué à l'embouchure de la rivière des Esturgeons, à 4 milles en aval de la ville. On a creusé un bassin pour la bouée à gaz, consistant en une seule tranchée de 90 pieds de longueur à la profondeur de l'élévation 622; 900 verges de sable et de glaise (mesure de claland) ont été enlevées.

Du 1er au 5 novembre, la drague a été mise en opération dans la baie près du quai du gouvernement pour enlever une barre qui s'était formée dans le chenal des bateaux. Une seule tranchée de 35 par 185 pieds a été creusée jusqu'à l'élévation 628·0. On a enlevé 2,160 verges de terre d'alluvion (mesure de chaland).

RIVIÈRE SYDENHAM.

La rivière Sydenham traverse les cantons de Brooke, Euphemia, Dawn, les pointes de Camden et de Chatham et joint le chenal Ecarté à 2½ milles à l'ouest du village de Wallaceburg. De Wallaceburg en descendant cette rivière est considérable et on y navigue en eau profonde. En haut de ce village, elle se divise en deux branches: la branche nord se rend jusqu'à Wilkesport, à 14 milles, tandis que la branche de l'est conduit au-delà de Dresden qui est à 15 milles de distance.

Une autorisation ayant été émise d'enlever les obstructions qui nuisent à la navigation dans la branche de l'est de cette rivière, on a commencé cet ouvrage à la journée, le 10 mai, et il a été complété le 30 juin. Des billots, des souches, etc., ont été enlevés entre Dresden et Tupperville; 416 pièces de débris de bois, etc., ont été enlevées.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $300.

THESSALON.

Thessalon est une ville d'environ 1,400 âmes, située sur la rive nord du chenal nord du lac Huron, et le long de la ligne secondaire du Sault, du chemin de fer Pacifique Canadien, à 50 milles à l'est du Sault Sainte-Marie.

Du 3 mai au 31 juillet 1915, on a complété la superstructure en béton du quai en cet endroit, après avoir démoli la vieille superstructure de bois, qui a été reconstruite en béton et remplie de pierre. En 1914, la partie intérieure de ce quai, de 22 pieds par 175 pieds de longueur, avait été réparée d'une manière analogue, et pendant la présente année la partie extérieure de 150 pieds par 30 pieds a été parachevée.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $5,082.52.

THORNBURY.

Thornbury, dans le comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver qui se décharge dans la baie Georgienne. La population de Thornbury est de 1,200 habitants.

Des travaux de réparation exécutés à la journée ont été commencés au quai de cet endroit, le 9 juillet, et complétés le 31 du même mois. Ils ont consisté à renouveler, là où c'était nécessaire, le plancher du quai près de la fabrique de composés chimiques.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $301.68.

TORONTO.

(Cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1915).

Toronto, dans le comté de York, est une cité d'environ 445,000 habitants, située sur la rive nord du lac Ontario.

En juin 1915, une commission a été nommée pour s'enquérir de l'état des travaux exécutés à Toronto par la *Canadian Stewart Co. Ltd.* et faire un rapport spécial sur les moyens à prendre pour faire cet ouvrage d'une manière satisfaisante. Le premier rapport de cette commission a été soumis en juillet, et, comme résultat, des changements ont été faits dans le personnel de la surintendance de l'ouvrage. La commission fit un second rapport, au mois d'octobre, dans lequel elle recommandait que les entrepreneurs fussent obligés d'exécuter les travaux conformément à certains plans soumis par la commission. A la suite de ces rapports et de ces recommandations, la *Canadian Stewart Co. Ltd.* a consenti, sans aucun paiement extra par le ministère, de remodeler et d'exécuter les travaux d'après les plans de rectification soumis par la commission. Pendant l'hiver, les entrepreneurs ont fait les préparations requises pour faire pendant la saison suivante les ouvrages tels que rectifiés.

Réparations.

Le havre de Toronto occupe un morceau de terrain bas, formant actuellement une île, mais qui était en premier lieu une péninsule. Ce havre a trois entrées à travers cette île, à savoir: l'entrée Est, l'entrée Ouest et la vieille entrée Ouest, toutes sont protégées par des jetées.

On a autorisé la dépense d'une somme de $4,500 pour des travaux à la journée, dans le but de protéger le brise-lames de l'île. Cet ouvrage a été commencé le 28 avril et complété le 5 août; il a consisté à placer de grandes pierres aux endroits nécessaires.

La somme de $250 a été dépensée pour renouveler la chaîne de sauvetage placée le long des jetées dans le nouveau chenal ouest. Cet ouvrage a été fait au mois d'août dernier.

On a réparé et amélioré le chaland de la grue faisant partie de notre outillage; certaines parties du chaland ont été renouvelées et les machines ont été mises en place et en bon état.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $5,551.98.

Dragage.

Une autorisation ayant été émise de draguer 122,350 verges cubes de déblais dans le chenal de l'est et ses environs à partir du lac, un contrat a été accordé à la *R. Weddell Company* de faire ce dragage à raison de 11 cents par verge cube. Les travaux ont été commncés le 15 juillet, mais, à cause de la température défavorable, on a dû les discontinuer le 10 novembre.

Les approches du chenal du côté du lac ont été draguées sur une longueur de 1,000 pieds par 300 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 24 pieds au-dessous

de l'eau basse. Du dragage a été aussi fait entre les jetées, et le chenal a été nettoyé jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de l'eau basse, sur une longueur de 1,480 pieds par 200 pieds de largeur.

TRENT-BRIDGE.

Trent-Bridge est un village situé dans le comté de Northumberland, sur le canal de Trent-Valley, à 2 milles environ de Havelock, le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. La population de ce village est de 1,000 habitants.

Le 28 juillet, on a repris les travaux à la journée pour construire le quai en cet endroit. L'ouvrage a été complété le 11 septembre; il a consisté à mettre le caisson à flot, l'immerger en place et de construire par-dessus la superstructure en béton. Ce quai a 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $2,195.75.

TRENTON.

Trenton, dans le comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 100 milles à l'est de Toronto. C'est le terminus sud du canal de Trent; il y a à Trenton une station des chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern; c'est aussi un port d'escale des vaisseaux naviguant sur le lac Ontario. Il y a dans cette ville plusieurs manufactures; la population est de 5,000 habitants.

Des instructions ayant été données de faire inspecter le chenal d'entrée dans le port de Trenton, qui avait été dragué l'année précédente, une somme de $700 fut autorisée à cette fin.

On a fait cet ouvrage en juin au moyen d'un appareil spécial et l'on a trouvé que le dragage avait été complété d'une manière satisfaisante.

Une autorisation fut aussi émise pour enlever environ 45 verges cubes de roche près du quai de la *Cold Storage Company* et des négociations ont été faites avec la *R. Weddell Company* pour faire cet ouvrage, mais jusqu'au temps présent aucune décision n'avait été prise. Ces roches sont tellement près du quai qu'il est très dangereux de les enlever par des explosifs qui pourraient endommager le quai.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $700.

WELLINGTON.

Wellington, dans le comté de Prince-Edward, est situé sur le lac Ouest, un bras du lac Ontario, le long de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, environ à 9 milles à l'ouest de Pictou et 17 milles au sud de Trenton. C'est un endroit très fréquenté pendant la belle saison et qui se trouve dans un district agricole très florissant.

Le quai commencé à Wellington, l'année dernière, a été continué en avril et complété le 11 septembre. L'ouvrage consiste en une ligne de palée en palplanches jointives de 400 pieds de longueur sur le côté est, et en une autre ligne de 200 pieds de longueur sur le côté ouest du bassin de virage, ainsi qu'en un brise-lames de 1,000 pieds de longueur dans la direction sud, construit en pilotis, et en un quai construit en caissons et travées avec une approche en pilotis de 250 pieds de longueur. On a dragué un chenal de 12 pieds de profondeur pour arriver à ce quai.

Une autorisation ayant été émise de construire le quai en caissons, de 250 pieds de longueur, au lieu de le mettre en pilotis comme c'était l'idée première, l'ouvrage a été fait conformément aux instructions et d'après les prix d'unité mentionnés dans la soumission; il a coûté approximativement $7,058.50. On a aussi récépé les bouts de 170 boulons, au coût de 10 pour 100 en plus ou d'environ $40.

Dépenses totales pendant l'exercice financier de 1915-16, $44,565.57.

WENDOVER.

Wendover est un village situé dans le comté de Prescott, à l'embouchure de la rivière Nation du Sud et sur les bords de la rivière Ottawa, à 31½ milles en bas de la cité d'Ottawa et à 24 milles en haut de Hawkesbury. Le chemin de fer C. N. arrête dans ce village.

En 1901, le ministère commença la construction d'un quai public pour accommoder le trafic de Wendover et de la région environnante.

En 1915, du 1er au 17 juillet, on a renouvelé, avec des madriers de 3 pouces, le plancher du débarcadère à bas niveau, de 36 x 30 pieds. La cale de ce débarcadère a été aussi baissée de l'élévation + 7·5 à l'élévation + 4 au-dessus du niveau de l'eau basse ordinaire, afin de faciliter la manutention des gros colis de fret. Les moises et le plancher des abords du quai ont été quelque peu réparés.

Dépenses pendant l'exercice financier, $192.39.

WINDSOR.

La ville de Windsor est située sur la rivière Détroit, dans le comté d'Essex. C'est le terminus en Canada des chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan Central et Père Marquette. C'est une ville très florissante, ayant une population de 25,000 habitants.

Le 12 mai 1915, on acommencé des travaux d'amélioration au quai de cet endroit et ils ont été complétés le 3 février 1916. Ces travaux ont été exécutés comme suit:—

Deux faisceaux de défenses en pilotis ont été démolis en avant de l'extrémité de l'entrepôt; ces pilotis ont été retirés, enfoncés de nouveau dans un autre endroit, boulonnés et mis en place comme auparavant. En arrière du quai, pour faciliter le trafic, on a construit quarante rangs de marches. Toutes les défenses en pilotis au nombre de 18 ont été lambrissées avec des pièces de chêne blanc de 4 pouces d'épaisseur, pour protéger le quai lorsque les bateaux accostent. Quatre rangs de pièces de lambrissage longitudinal, en pruche de 3 x 10, ont été placés le long des fondations du hangar aux bateaux. On a construit dans le quai en béton trois cales de halage pour faciliter l'embarquement et le déchargement du fret. Une glissoire en bois a été faite pour accommoder la manutention des machines à traction et des automobiles pendant leur chargement et leur déchargement. Le hangar aux bateaux a été aussi réparé. On a donné deux couches de peinture aux défenses en avant du hangar aux bateaux ainsi qu'au lambris de cette bâtisse. Une série de marches a été construite en arrière du hangar aux bateaux, conduisant à la rue Sandwich.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $1,427.62.

PROVINCE DU MANITOBA.

ANDERSONS.

Afin de permettre aux habitants au sud de l'Ile Big de transporter par l'eau leurs produits agricoles, leurs instruments aratoires, etc., jusqu'au nouveau terminus du Pacifique-Canadien, sur la rivière Icelandic, on a creusé un chenal avec la drague *N° 204* du ministère, à Andersons, dans le comté de Selkirk.

Le chenal tel que terminé a 769 pieds de longueur, 40 piels de largeur au fond et a une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'eau basse.

Il a été nécessaire de jeter les déblais par-dessus bord, ce qui nécessitera plus tard d'autre dragage à cause du remplisage.

Les travaux ont duré du 26 juillet jusqu'au 2 août 1915. La quantité d'argile enlevée est de 5,275 verges cubes, mesure prise sur place.

Une seule tranchée a été creusée et l'ouvrage a coûté 11·6 cents par verge cube.

Dépenses totales, $611.38.

CRESCENT (L'ILE).

Les travaux à l'île Crescent, dans le comté de Selkirk, ont été exécutés dans le but d'améliorer le chenal navigable de la rivière Rouge et d'augmenter la superficie du fond de la rivière, à cet endroit, afin de diminuer le danger causé par la descente des glaces du printemps, en inondant Selkirk. On se propose d'exécuter d'autre dragage au cours du prochain exercice financier.

La drague *N° 202* du ministère a été employée du 26 au 30 octobre 1915, enlevant 2,596 verges cubes de déblais au coût de $473.16, soit 18·2 cents par verge cube.

La drague *N° 205* du ministère a été employée du 9 au 24 octobre et du 11 au 29 octobre, enlevant 24,832 verges cubes de déblais au coût de $2,982.99, soit 12 cents par verge cube.

Le coût total des travaux est de $3,456.15; quantité de déblais enlevée, 27,428 verges cubes; coût moyen par verge cube, 12·6 cents.

Les dimensions de l'étendue creusée par la drague *N° 201*: 2,136 pieds par 40 pieds. Par la drague *N° 202*: 352 par 40 pieds. Profondeur d'eau obtenue, 9 pieds à l'eau basse.

GIMLI.

Gimli, dans le comté de Selkirk, est situé sur la rive ouest du lac Winnipeg. Le steamers de Selkirk et de Winnipeg se rendent jusque-là.

La gare du Pacifique-Canadien est à peu près trois quarts de mille en arrière du quai.

La drague *N° 204* du ministère a été employée, du 2 août jusqu'au 26 août 1915, à nettoyer le bassin d'abri jusqu'à 11 pieds de profondeur. Le bassin a 120 pieds de largeur et 250 à 300 pieds de longueur, en dedans de l'aile extérieure du quai du gouvernement. Les bassins le long des deux ailes du quai, près du rivage, ont aussi été nettoyés jusqu'à la même profondeur; l'espace ainsi ajouté a 40 pieds de largeur par 290 pieds de longueur.

En exécutant ce travail, on a enlevé 7,500 verges cubes d'argile et de pierre, mesure prise sur les chalands, au coût de 23 cents par verge cube.

Dépenses totales, $1,725.42. On s'attend qu'avec le temps la partie creusée se remplira avec le sable emporté par les vents du sud contre lesquels il n'y a aucune pile de protection.

HNAUSA.

Dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau pour les bateaux faisant escale à Hnausa, dans le comté de Selkirk, la drague *N° 202* du ministère a été employée, du 28 juin jusqu'au 10 juillet 1915, à creuser les abords et le bassin sur le côté sud du quai du gouvernement.

Une tranchée seule a été nécessaire, de 260 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur à l'eau basse.

Afin d'obtenir un abri pour la drague, un espace de 110 pieds par 40 pieds a été creusé en dedans de l'aile, sur le côté nord du quai. La quantité totale de déblais enlevés est de 2,179 verges cubes, mesure prise sur les chalands; ces déblais ont été transportés à un mille plus loin.

Les travaux ont coûté 37·3 cents par verge cube; dépenses totales, $813.35.

HOWARDVILLE.

Howardville est située dans la section 24, township 24, rang 4, dans le comté de Selkirk.

Il était nécessaire de creuser des abords et le havre afin de permettre aux habitants de recevoir et d'expédier des produits agricoles, du bois, etc.

La drague *N° 202* du ministère a été employée du 16 août jusqu'au 6 septembre 1915, creusant une tranchée de 2,120 pieds de longueur par 40 pieds de largeur.

La quantité d'argile dure enlevée est de 10,826 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Les déblais ont été transportés à 1½ mille plus loin, en moyenne.

Après le dragage il y avait cinq pieds de profondeur à l'eau basse. La tranchée se remplira avec le temps. Coût moyen par verge cube, 21-3 cents; dépenses totales, $2,306.86.

RIVIÈRE ICELANDIC.

Les travaux en cet endroit ont été exécutés dans le but de creuser un chenal navigable entre la rivière Icelandic et la baie Icelandic, un bras du lac Winnipeg, dans le comté de Selkirk.

Le quai du gouvernement se trouve à presque quatre milles en haut de la rivière; il a été construit voilà plusieurs années.

En 1914, le Pacifique-Canadien a prolongé l'embranchement de Gimli et le terminus actuel est situé à environ un quart de mille du quai, mais sur l'autre rive de la rivière.

Le chenal creusé se remplira en partie et on devra faire du dragage pour le maintenir à la profondeur voulue.

La drague *N° 202* du ministère a été employée du 12 juillet jusqu'au 14 août 1915, enlevant 66,962 verges cubes de déblais à 27·2 cents par verge cube, formant le montant de $1,892.86.

La drague *N° 204* a été employée du 27 août jusqu'au 2 octobre 1915, enlevant 10,148 verges cubes à 22·5 cents par verge cube, formant le montant de $2,282.37.

La quantité totale enlevée est de 17,110 verges cubes. Coût moyen, 24·4 cents par verge cube; dépenses totales, $4,175.23.

Trois dragues ont creusé une tranchée continue d'une longueur totale de 3,170 pieds par 40 pieds de largeur.

Les déblais enlevés étaient de l'argile dure, au fond, recouverte par de l'argile molle.

On transporta les déblais à 2 milles plus loin.

KILDONAN.

Ces travaux ont été exécutés pendant les mois d'avril et mai, en rapport avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, à un point où la route Bergen traverse la rivière Rouge.

Le but des travaux était de s'assurer de la cause du glissement du petit pilier du pont, et, incidemment, de recueillir des preuves démontrant que ceci n'avait pas été causé par l'abaissement régularisé de l'eau de la rivière.

Dix trous ont été forés au moyen d'un perforateur. Chaque trou a été creusé jusqu'au roc et on tint un registre des différents matériaux enlevés.

Ces trous variaient en profondeur de 38·4 pieds jusqu'à 72 pieds, avec une moyenne de 61 pieds. Des forages à la main ont été faits dans les endroits où la terre était molle.

On a trouvé un grand lit de sable qui pouvait agir comme un réservoir d'où l'eau se répandait dans l'argile environnante en la saturant à un tel degré qu'elle ne put constituer plus longtemps un fond assez solide pour supporter le pilier.

PINE-CREEK.

Pine-Creek est situé sur la rive ouest du lac Winnipegosis, dans le comté de Dauphin. Le commerce se fait par eau, entre cet endroit et Winnipegosis, un terminus du Canadien-Nord.

Dans le but d'améliorer le chenal navigable, la drague *N° 210* du ministère a été employée du 9 jusqu'au 16 août 1915, creusant une tranchée de 1,309 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, à l'embouchure de l'anse. Les déblais enlevés sont de 3,254 verges cubes d'argile, de sable et de pierre, mesure prise sur place; ils furent jetés pardessus bord. Profondeur moyenne atteinte, 6 pieds à l'eau basse. D'autre dragage sera nécessaire à l'entretien des travaux.

Coût moyen des travaux: 19·8 cents par verge cube; dépenses totales: $642.73. Ce dernier montant comprend $72.48 pour le loyer d'un remorqueur; le remorqueur du gouvernement ne pouvait touer la drague jusqu'à Pine-Creek avec assez de sûreté.

RIVIÈRE-ROUGE.

Nouveau chenal d'entrée.

A la fin de l'exercice financier de 1914-15, des travaux de protection ont été construits sur les deux côtés du chenal jusqu'à la station 28-00 dans le lac, avec des travaux additionnels le long du côté ouest de la nouvelle tranchée, afin de protéger la rive contre les vagues au cours des tempêtes.

En 1915-16, les travaux ont été continués pendant l'hiver et terminés à la fin de février, complétant la palée en pilotis sur chaque côté du chenal. On a mis du lest dans ces travaux, les changeant ainsi de la classe A à la classe B, vu que cette classe de travaux est la seule qui puisse résister à l'action des vagues. L'ouvrage a été commencé dans l'automne de 1914, aussitôt que la glace fut assez forte pour travailler dessus, et il fut continué jusqu'à la fin de février 1916, lorsque les travaux furent complétés.

Ci-suit un résumé de l'ouvrage exécuté:—

Sur le côté est du chenal, vers le sud jusqu'au rivage, on a changé les travaux à la classe B, sur une longueur de 500 pieds. La classe B comprend une palée en pilotis sur le côté du chenal, sur une distance de 500 pieds. Une palée de pilotis de 600 pieds a été construite le long du côté du large, formant un ouvrage de la classe B en palées de pilotis jusqu'à l'extrémité des travaux.

Sur le côté ouest, le long de la nouvelle tranchée, vers le sud, on a construit une palée de pilotis de 385 pieds de longueur. Sur une distance de 456 pieds de plus, l'ouvrage actuel a été redressé et assujetti à des piles d'ancrage. L'ouvrage a été changé en classe B sur une longueur de 180 pieds et une palée de pilotis a été construite sur le côté du large. De plus, sur des distances de 146 pieds, 390 pieds, 460 pieds et 477 pieds, des palées de pilotis ont été construites sur le côté du large, le tout avec des liens et boulons. En changeant l'ouvrage de la classe A en de l'ouvrage de la classe B, les pieux de tamarac nécessaires ont été enfoncés, et, avant la construction de la palée de pilotis, une moise de 8 par 12 pouces a été fixée aux pieux avec des boulons à vis.

Neuf cents cordes de bois ont été achetées et livrées sur le site des travaux, au cours de l'été de 1915, lorsque les matériaux pouvaient être achetés et livrés à meilleur marché qu'en hiver. La pierre a été placée dans les piles de protection pendant l'hiver. Les travaux sont maintenant remplis de lest d'une extrémité à l'autre, sur les deux côtés du chenal. A l'extrémité de terre, sur chaque côté, on a construit un petit barrage en aile dans le chenal, afin d'empêcher l'érosion par les vagues venant du lac.

Un quai de 20 par 60 pieds a été construit sur le côté ouest de la nouvelle tranchée, juste au sud du vieux quai, qui avait besoin d'être réparé.

Dépenses pendant l'exercice financier, $29,915.43.

Middle-Ground.

Les travaux en cet endroit ont été exécutés dans le but d'améliorer le chenal navigable dans la rivière Rouge, au nord de l'île au Sucre, et d'augmenter l'étendue de la rivière afin de diminuer le danger causé par la descente des glaces du printemps en inondant Selkirk et les alentours.

La drague *N° 201* du ministère a été employée du 16 août jusqu'au 25 octobre et du 29 au 30 octobre, enlevant 95,311 verges cubes de déblais au coût de 5·4 cents par verge cube, formant un montant de $5,161.58.

La drague *N° 202* du ministère a été employée du 14 au 26 octobre, enlevant 7,729 verges cubes au coût de 16·5 cents par verge cube, formant un montant de $1,271.75.

Les dépenses occasionnées par les deux dragues sont de $6,433.33, soit 6·2 cents par verge cube, en moyenne. Quantité totale: 103,040 verges cubes.

La drague *N° 201* du ministère a creusé une tranchée de 3,143 pieds par 100 pieds, et la drague *N° 202,* une tranchée de 1,810 pieds par 40 pieds.

Le mesurage en rapport avec les travaux exécutés par la drague *N° 201* est pris sur place; les déblais ont été déposés près du rivage.

Le mesurage, quant à la drague *N° 202,* est pris sur les chalands; on a transporté ces déblais à un demi-mille plus loin.

Les déblais enlevés étaient du sable, de l'argile et du gravier. La profondeur atteinte est de 9 pieds à l'eau basse. Ces tranchées se rempliront avec le sédiment de la rivière.

Nouveau chenal.

Les travaux en cet endroit ont été exécutés dans le but de creuser et d'entretenir le nouveau chenal praticable, entre la rivière Rouge et le lac Winnipeg.

Tous les vaisseaux portant des marchandises et des passagers entre Winnipeg, Selkirk et les autres endroits de la rivière Rouge et sur le lac Winnipeg passent dans ce chenal.

On prévoit que ce chenal se remplira avec le sédiment de la rivière et le sable mouvant du fond du lac. Il faudra y faire d'autre dragage pour l'entretien des travaux.

Les dragues suivantes appartenant au ministère ont été employées à exécuter ces travaux:

La drague *N° 201* a été employée du 1er mai jusqu'au 12 août et du 26 jusqu'au 28 octobre, enlevant 80,730 verges cubes de déblais au coût de 6·1 cents par verge cube. formant un montant de $4,821.78.

La drague *N° 202* a enlevé 8,673 verges cubes de déblais au coût de 27·8 cents par verge cube, formant un montant de $2,410.41. La drague *N° 204* a enlevé 7,980 verges cubes de déblais au coût de 22·8 cents par verge cube, formant un montant de $1,820.46. La quantité totale de déblais enlevés est de 97,383 verges cubes.

Les dépenses totales pour les travaux exécutés par les trois dragues sont de $9,152.65, soit 9·4 cents par verge cube. Le mesurage en rapport avec le dragage fait par la drague *N° 201* est pris sur place, tandis que le mesurage en rapport avec les travaux exécutés par les dragues *N° 202* et *N° 204* ont été pris sur les chalands.

Les déblais enlevés par la drague *N° 201* ont été déposés en arrière des travaux de protection ou à une distance considérable de la tranchée. Les déblais enlevés par les autres dragues ont été transportés un mille à un mille et demi plus loin.

Les endroits dragués ont les dimensions suivantes: La drague *N° 201* a creusé sur des étendues de 270 pieds par 40, de 395 pieds par 70, de 222 pieds par 140 et de 1,964 pieds par 150 pieds, respectivement. La drague *N° 202* a creusé sur une étendue de 857 pieds par 40 et la drague *N° 204* sur une étendue de 538 pieds par 40 pieds.

Le dragage exécuté par les dragues *N° 202* et *N° 204* était dans le but de réduire la courbe en passant du chenal central au nouveau chenal.

La profondeur atteinte est de 10 pieds à l'eau basse, on devra faire d'autre dragage pour l'entretien des travaux. Les tranchées au nord des travaux de protection se rempliront de sédiment de la rivière et de sable mouvant du lac.

BARRAGE SAINT-ANDRÉ.

Les travaux exécutés en cet endroit étaient dans le but de changer la direction de l'eau, en bas du barrage allant des approches navigables jusqu'à l'écluse; il y a maintenant plus d'espace pour l'eau venant de la partie inférieure du barrage. On exécutera d'autre dragage au cours du prochain exercice financier.

Les travaux ont été exécutés par les dragues du ministère suivantes: la drague *N° 202* a été employée du 5 au 9 juin, enlevant 295 verges cubes de déblais au coût de $354.95, soit $1,203 par verge cube.

La drague *N° 205* a été employée du 26 juin jusqu'au 9 octobre, enlevant 19,774 verges cubes de déblais au coût de $5,142.33, soit 26 cents par pied cube. Le coût total des travaux exécutés par les deux dragues s'élèvent à $5,497.28, soit 27·5 cents par verge cube, en moyenne.

Les dimensions extérieures de l'étendue du dragage sont de 800 pieds par 160 pieds et la superficie est de 101,524 pieds carrés. La quantité totale des déblais enlevés par les deux dragues s'élève à 20,069 verges cubes, mesure prise sur les chalands; ces déblais ont été transportés à un demi-mille et jusqu'à six milles plus loin. Les chalands transportant une grande partie du roc ont été déchargés près de la ligne régulière du rivage, en haut de l'écluse, d'où on pouvait prendre ces déblais pour s'en servir dans la construction de la levée de protection. Une grande quantité a été employée dans les drains de pierre construits dans les rives, au nord du pont, sur le côté ouest.

Profondeur obtenue, 7 pieds à eau basse.

Les travaux de protection le long du mur étaient un prolongement de ceux construits l'année précédente.

On a éprouvé beaucoup de difficultés à cause des éboulements. La levée est construite des déblais enlevés lors du dragage des approches du chenal et l'influence de l'eau de la terre sur ces déblais causa ces éboulements. On fit des trous en arrière de la pente et à quelque distance de la rivière et on trouva l'endroit où l'eau circulait dans la terre et sa profondeur. Sur le sommet de la pente on a construit un drain pour recueillir l'eau et sept autres drains latéraux descendant le faîte, pour conduire l'eau au pied de la pente et de là à la rivière.

En même temps, on continua le nivellement des travaux et on construisit des marches en béton. Vu le retard dans le commencement de l'ouvrage, il a été impossible de le finir.

Dépenses pour l'exercice financier, $5,382.

SELKIRK.

On a posé un plancher neuf sur le quai de Selkirk, à partir de la nouvelle partie, près de la voie ferrée jusqu'à l'extrémité sud. On a aussi posé une nouvelle bordure et une moise sur le pont. Afin d'assurer plus de protection contre la poussée des glaces, un prolongement de 60 pieds de longueur a été construit en travers l'extrémité de l'avenue Manitoba, et le pavé a été couvert de *carbolineum avenarius.*

Dépenses pour l'exercice financier, $4,756.48.

Dragage.

A cause de l'eau très basse, on a jugé qu'il était nécessaire d'approfondir les bassins du quai. Dans ce but, la drague *N° 204* a été employée du 31 mai jusqu'au 17 juin, enlevant 8,640 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, au coût de

$1,902.09, soit 22 cents par verge cube, en moyenne. Les déblais ont été transportés à un mille plus loin. Profondeur obtenue, 9 pieds.

L'étendue draguée consiste en deux tranchées, formant une longueur de 1,452 pieds sur une largeur de 40 pieds.

On ne croit pas que beaucoup de sédiments de la rivière s'accumulent en cet endroit.

SELKIRK-SLOUGH.

Les travaux exécutés en cet endroit étaient dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau entre les chantiers du gouvernement et la rivière Rouge. Ce bassin est aussi fréquenté par les bateaux appartenant aux propriétaires des terrains s'étendant le long de l'étang; c'est un havre d'hiver sûr pour presque tous les bateaux naviguant sur le lac Winnipeg et la rivière Rouge. Un débarcadère du Pacifique-Canadien s'étend sur un demi-mille le long de la rive ouest.

A cause de l'éboulement du rivage causé par le passage des steamers, on devra faire d'autre dragage.

Les travaux ont été exécutés de la manière suivante par les dragues du ministère:

La drague *N° 202* a été employée du 10 au 26 juin, enlevant 8,201 verges cubes de déblais à 21·3 cents par verge cube, formant un montant de $1,745.02. La drague *N° 204* a été employée du 11 au 29 mai, enlevant 14,520 verges cubes de déblais à 20·5 cents par verge cube, formant un montant de $2,975.39. Les chiffres totaux sont 22,721 verges cubes à 20·8 cents, en moyenne, soit un montant de $4,720.41. Les déblais enlevés sont composés d'argile. La mesure a été prise sur les chalands et les déblais ont été transportés à 1½ mille plus loin.

L'étendue des parties creusées: par la drague *N° 202*, 390 par 40 pieds; par la drague *N° 204*, 1,392 par 40 pieds.

Profondeur obtenue, 9 pieds à l'eau basse.

SNAKE (L'ÎLE).

La bâtisse de pisciculture du gouvernement fédéral pour le lac Winnipegosis est située sur l'île Snake, dans le comté de Dauphin. Le premier tuyau pour l'alimentation de l'eau douce nécessaire a été placé sur le quai.

Au temps de l'année où l'eau douce est le plus essentielle, la glace dérangeait le quai et brisait le tuyau de succion. On a trouvé qu'il était nécessaire d'avoir un havre de refuge pour les bateaux de la bâtisse de pisciculture employés à recueillir le frai et à faire le trajet jusqu'à Winnipegosis. Pour ces raisons, on a décidé d'avoir une entrée au nord de la lagune actuelle, sur l'île, et de creuser l'entrée sud et le chenal traversant la lagune. L'eau du lac Winnipegosis a baissé annuellement nécessitant du dragage non prévu.

La drague *N° 210* a été employée du 25 août jusqu'au 17 septembre 1915, enlevant 5,914 verges cubes d'argile, de sable, d'argile dure et de cailloux, mesure prise sur les chalands. Les déblais ont été transportés à un demi-mille plus loin.

La profondeur d'eau obtenue dans la lagune est de 6½ pieds. D'autre dragage sera nécessaire à l'entretien des travaux.

Le tuyau de succion venant de la bâtisse de pisciculture entre dans la lagune près de l'entrée du nord. La longueur totale des tranchées est de 2,119 pieds linéaires, environ 20 pieds en moyenne.

Les travaux ont coûté 30·9 cents par verge cube. Dépenses totales, $1,826.24.

SPRUCE (L'ÎLE).

A raison de l'eau basse du lac Winnipegosis, les bateaux de pêche et les remorqueurs ne pouvaient pas se rendre au quai de l'île Spruce, dans le comté de Dauphin.

La dragne *N° 210* du ministère a été employée à Pine-Creek, situé à une courte distance de là, et il a été impossible de faire faire ces travaux.

La drague a été employée du 17 au 20 août 1915.

Une tranchée de 300 pieds de longueur par 30 pieds de largeur a été creusée à l'extrémité du large du quai, et une autre tranchée de 270 pieds de longueur par 25 pieds de largeur a été creusée près de l'extrémité de terre du quai.

La profondeur d'eau obtenue dans la première tranchée est de 8 pieds et dans l'autre, 5 pieds.

La quantité totale d'argile molle enlevée est de 1,010 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Ces déblais ont été transportés à un quart de mille plus loin.

Ces travaux ont coûté 28·4 cents par verge cube; dépenses totales, $286.58.

STURGEON (BAIE).

Le 13 mai, on a commencé un arpentage pour établir la route navigable à partir de la rivière Dauphin jusqu'à l'île Sturgeon, dans le lac Winnipeg. L'ouvrage a été fini le 28 juillet 1915.

Cet arpentage a été fait pour le ministère du Service Naval, dans le but de trouver des voies sûres, des routes actuelles du lac Winnipeg jusqu'à la nouvelle bâtisse de pisciculture, à l'embouchure de la rivière Dauphin.

On a aussi exploré la route à partir de l'île Sturgeon en allant vers l'est. Un remorqueur a passé sur cette route vers l'est à partir de la pointe sud-ouest de l'île, en passant au nord de la pointe McBeth, au sud de l'île Nut, et rejoignant la route principale entre les extrémités nord et sud du lac, à environ deux milles au nord-est des îles Egg.

On n'a fait aucun arpentage sur cette route, mais d'après les sondages et les observations on a pu enregistrer les renseignements suivants:—

L'eau entre les îles Sturgeon et Nut a au delà de 30 pieds de profondeur; le fond contient du gravier et du sable dur en dedans d'un demi-mille de distance de la pointe McBeth qui est formée de sable. On a trouvé soixante-deux pieds d'eau entre l'île Nut et la pointe Stony, la profondeur variant en moyenne de 15 à 30 pieds; le fond contient des petits cailloux et du roc. Au large de la pointe de l'île Nut, il y a un rocher qui s'étend vers le sud sur une distance de 700 pieds. De la pointe Stony jusqu'à la route principale, la profondeur d'eau est de plus de 30 pieds; le fond contient du gravier, des petits cailloux et du sable dur. En dedans de trois quarts de mille du rocher Dowling, il y a 30 pieds d'eau.

On pense qu'on peut établir une route sûre en faisant un arpentage convenable et si nécessaire, en plaçant des bouées aux endroits dangereux.

L'arpentage a coûté $6,697.72.

THE FORKS.

Dans le but de creuser le chenal navigable pour les bateaux-automobiles entrant dans le chenal de l'ouest à *The Forks,* sur la rivière Rouge, dans le comté de Selkirk, on a creusé une tranchée dans la batture s'étendant en travers de l'entrée.

La drague *N° 201* a été employée du 13 au 16 août 1915, creusant une tranchée de 380 pieds de longueur, 110 pieds de largeur et jusqu'à 5 pieds à l'eau basse.

On a enlevé 4,643 verges cubes de sable, mesure prise sur place.

Les déblais ont été déposés par une drague aspirante, près du rivage. Les travaux ont coûté 5·8 cents par verge cube, soit un total de $271.08.

Cette tranchée se remplira du sédiment de la rivière.

WINNIPEG.

Le quai de l'avenue Rover a été parachevé au cours de l'année. Aucun ouvrage n'a été fait sur le quai projeté de l'avenue Notre-Dame.

Les travaux de construction sur le quai de l'avenue Rover ont été commencés le 26 avril et ont été suspendus le 14 octobre. A cette date, à cause du barrage Saint-André, l'eau était trop haute pour permettre le boulonnage de l'extrémité inférieure de liens transversaux. Il était plus sage aussi de donner aux levées fraîchement construites le temps de tasser. L'ouvrage a été repris le 16 octobre et a été complété le 30 octobre.

Le quai a 380 pieds et 4 pouces de longueur, y compris le brise-glace à l'extrémité supérieure; il a 30 pieds et 4 pouces de largeur et est construit en chevalets de pilotis avec des liens et un couronnement sur lequel les solives sont posées. Le plancher de 4 pouces est protégé par une bordure. Les pilotis d'en avant sont protégés au moyen de défenses et de barres. Tout le bois employé a été traité au *carbolineum avenarius.*

Il y a deux abords inclinés descendant avec une pente de 5 pour 100 de l'avenue Rover jusqu'au centre du quai. Ceux-ci sont formés de déblais excavés pris de la levée des déblais jetés le long du rivage.

Les abords ont 15 pieds de largeur et sont couverts en pierre à chaux, gravier et sable, le tout concassé et mélangé avec de l'argile. Un rouleau à vapeur a aplani la surface.

Dragage.

On a fait du dragage au quai de l'avenue Rover et dans le chenal navigable aux ponts du Pacifique-Canadien et du Transcontinental-National. D'autre dragage sera requis au quai de l'avenue Rover. Du sédiment s'accumulera avec le temps dans le chenal allant aux ponts des chemins de fer.

Au pont du Pacifique-Canadien, on a creusé le fond, à l'extrémité sud, afin de permettre aux steamers de passer quand le pont est ouvert. Le courant et le vent rendent la navigation très difficile en cet endroit.

Au pont du Transcontinental, on a fait du dragage afin d'enlever sous le pont les obstructions à la navigation.

Tous ces travaux ont été exécutés par la drague *N° 205,* du 1er mai jusqu'au 9 juillet.

La quantité enlevée est comme suit:—

Au quai de l'avenue Rover: 11,252 verges cubes; au quai du Pacifique-Canadien: 17,363 verges cubes; au quai du Transcontinental: 10,923 verges cubes. Quantité totale, 39,538 verges cubes.

Le coût des travaux est de $5,204.73, soit en moyenne 13·1 cents par verge cube

Les déblais enlevés sont du sable, de l'argile et des morceaux de pilotis. La mesure a été prise sur les chalands.

Dimensions de la partie draguée, au quai de l'avenue Rover: 897 par 40 pieds; au quai du Pacifique-Canadien: 1,042 par 40 pieds, et au quai du Transcontinental, 1,014 par 40 pieds.

WINNIPEG (PLAGE).

Le quai du gouvernement, situé sur la plage de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, a été construit il y a quelques années pour former un havre de refuge.

Il est exposé au sable mouvant et il a été nécessaire de creuser le chenal d'approche, le bassin et le bassin de virage, sur le côté sud du quai du gouvernement. De nouveaux travaux d'entretien et de dragage seront nécessaires.

La drague *N° 204* a été employée du 26 juin jusqu'au 24 juillet 1915, creusant jusqu'à une profondeur de 7 pieds à l'eau basse un bassin d'environ 290 pieds de longueur par 120 pieds de largeur. Le chenal d'approche a été creusé sur une longueur de 850 pieds et une largeur de 40 pieds.

La quantité totale de déblais enlevés est de 9,297 verges cubes; les déblais consistent en de l'argile, du sable et du roc, et ils furent transportés à un demi-mille plus loin.

Coût moyen des travaux, 21 cents par verge cube; dépenses totales, $1,956.38.

WINNIPEGOSIS.

Winnipegosis, dans le comté de Dauphin, est situé près de l'embouchure de la rivière Mossy, et est un terminus du Canadian-Northern. C'est le centre de distribution pour tous les villages situés sur le lac Winnipegosis.

A cause de la baisse de l'eau du lac, on a dû faire du dragage qu'on n'avait pas prévu. Le vieux chenal ne se rendait pas jusqu'en eau profonde et on a dû creuser un autre embranchement dans une direction de 45 degrés vers la gauche ou le nord, sur une distance de 675 pieds.

Du dragage était aussi nécessaire pour creuser ou maintenir le vieux chenal, ainsi qu'en plusieurs endroits en avant du village, dans la rivière Mossy. La profondeur atteinte est de 8 pieds à l'eau basse.

D'autre dragage pour l'entretien des travaux est nécessaire.

La drague *N° 201* a été employée du 12 mai jusqu'au 7 août; du 21 jusqu'au 24 août; du 17 septembre jusqu'au 26 octobre 1915.

La longueur totale des tranchées creusées est de 11,559 pieds linéaires; la largeur est de 25 pieds. On a enlevé 27,193 verges cubes d'argile, de pierres et d'argile dure, mesure prise sur les chalands. Coût des travaux: 30·3 cents par verge cube. Dépenses totales, $8,223.17.

Au cours du dragage, on a trouvé qu'en deux endroits il était impossible de creuser. Le fond de la rivière Mossy, en ces deux places, consistent en du roc solide, en cailloux et en argile dure. Ces étendues au fond dur sont de 40 par 50 pieds et de 60 par 60 pieds, respectivement. Les déblais qu'on a brisés au moyen d'explosifs seront enlevés pendant la saison prochaine.

Les sondages faits dans le chenal, à l'embouchure de la rivière Mossy, à Winnipegosis, étaient dans le but de déterminer le résultat des travaux de cette saison et de préparer le travail de l'année prochaine. A cause de la baisse extraordinaire de l'eau dans le lac Winnipegosis, pendant ces deux dernières années, beaucoup de dragage dont on avait pas prévu la nécessité a été fait; voilà pourquoi on a fait une soigneuse inspection du chenal et de ses approches.

Ces sondages démontrèrent que le chenal est dans un bon état.

Les compagnies de Winnipegosis s'occupant d'expédition sont satisfaites du résultat de l'ouvrage de la saison.

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

BIG-STONE (RIVIÈRE).

Une dépense de $150 a été autorisée, le 26 janvier 1916, pour briser au moyen d'explosifs et enlever des gros cailloux qui se trouvaient dans les rapides de la rivière Big-Stone, afin d'améliorer la navigation. Ces travaux ont été commencés le 15 février et terminés le 28 du même mois. On a enlevé 30 verges cubes de cailloux du chenal.

Les dépenses jusqu'à présent sont de $143.65.

CUMBERLAND-HOUSE.

En creusant à l'embouchure de la rivière Big-Stone, à partir du lac Cumberland, on a trouvé des gros cailloux qui nuisaient à la navigation; comme on n'a pu les enlever en les draguant, il a fallu les briser au moyen d'explosifs.

Le 18 décembre 1915, on a autorisé le montant de $600 pour ces travaux que l'on commença le 10 janvier; ils furent terminés le 1er mars, après que tous les cailloux dans le chenal furent enlevés. On a ainsi enlevé 197 verges cubes de cailloux; coût, $464.63.

LAC CUMBERLAND.

On a recommandé le creusage d'un chenal à travers les battures s'étendant à l'extrémité est du lac Cumberland jusqu'à l'eau profonde, afin de permettre aux bateaux à vapeur de passer en travers de cette extrémité du lac, d'où l'on peut se rendre aux champs aurifères récemment découverts, au lac Baker. En juillet 1913, on a fait l'arpentage de cette partie du lac et on a décidé de creuser un chenal de 100 pieds de largeur, s'étendant dans le lac jusqu'à une distance d'environ 8,600 pieds, nécessitant le dragage de 50,000 verges cubes d'argile. Dans l'été de 1915, on a établi un nouveau niveau d'eau basse, et il a fallu creuser le chenal d'un pied de plus, augmentant ainsi la quantité de déblais enlevés à 152,859.

On a commencé le dragage le 26 mai 1915, après que la drague *N° 208* du ministère et le remorqueur *Le Pas* eurent subi les réparations ordinaires, et on continua jusqu'au 5 juillet, lorsqu'on a dû suspendre les travaux à cause de l'élévation extraordinaire du niveau du lac qui rendit le matériel du dragage incapable de continuer. Les hautes eaux ayant baissé, le 10 août on reprit le dragage que l'on continua jusqu'au 4 octobre 1915, lorsque les travaux furent suspendus pour la saison. La drague *N° 208* et les chalands furent mis en hivernement dans le nouveau bassin de la rive ouest de la rivière Big-Stone, et le remorqueur *Le Pas* a été halé et fixé avec des blocs sur la rive opposée, afin qu'il puisse être examiné et réparé, le printemps prochain.

La partie draguée au cours de la saison s'étend du côté ouest du chenal jusqu'à une distance de 1,385 pieds dans le lac. Une tranchée de pleine largeur et une partie d'une deuxième tranchée ont été creusées sur cette étendue. On a creusé une autre tranchée, de 350 pieds de longueur, à environ 500 pieds plus bas que la traverse, afin d'enlever les cailloux qui obstruaient le chenal. Les déblais enlevés pendant la saison, consistant en argile, vase, argile dure et cailloux, ont été transportés à une distance de 1 à 5 milles, et s'élevaient à 20,790 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Le coût des travaux est de $10,507.99, soit 50½ cents par verge cube. Ce chiffre élevé est à raison du montant de $1,030 payé pour du bois de corde, en mars, devant être employé pendant la saison de 1916-17, et de la perte de 32 jours causée par l'extrême eau haute, durant lesquels la drague n'a rien pu faire.

Le total des verges cubes de déblais enlevés jusqu'à date est comme suit:—

En 1914-15	14,306
En 1915-16	20,790
Total, verges cubes, mesure prise sur les chalands	53,096

Il n'a pas été possible jusqu'à présent de déterminer le facteur d'expansion, mais il est environ de 20 pour 100.

CRAVEN (BARRAGE).

Une petite voie d'eau que l'on a découverte près du centre du barrage, au commencement du printemps, a été bouchée avec du gravier et de l'argile. On a enlevé des cailloux à l'extrémité sud du nouveau barrage, afin de former un petit chenal pour permettre aux poissons d'atteindre les eaux en haut du vieux barrage. On a placé des fascines le long de la rive de la rivière, à l'extrémité sud du nouveau barrage, où un affouillement considérable s'était fait depuis quelques années; il était nécessaire d'exécuter ces travaux pour empêcher de plus grands dommages à la propriété privée. Les abords du barrage, sur ce côté de la rivière, ont été emportés; l'eau qui coule au bout du barrage est la cause de l'érosion du rivage à cet endroit.

Dépenses pendant l'exercice financier de 1915-16, $243.45.

SASKATCHEWAN-NORD (RIVIÈRE).

Le travail en rapport avec l'arpentage de la rivière Saskatchewan-Nord a été repris le 11 juin dernier par l'équipe s'occupant du théodolite, du niveau et du sondage, sous la direction de l'assistant P. H. Smith. L'équipage continua l'arpentage de la pointe Rabbit, sur le lac Cedar, où on avait suspendu le travail, en octobre 1914, jusqu'à l'extrémité ouest du tramway de la compagnie de la Baie-d'Hudson, à la tête des Grands Rapides, où l'on rejoignit la traverse déterminée par l'arpentage hydrographique du Manitoba, fait sur la Saskatchewan-Nord en 1912. On ne jugea pas nécessaire de continuer l'arpentage plus loin, vu que les détails fournis par l'arpentage hydrographique sur les Grands Rapides sont complets et suffisants pour notre but.

On a fait l'arpentage par traverse au moyen de chaînage, sur une distance d'environ 30 milles, pendant la saison. On a relevé les niveaux par chaînage, comme au cours des années précédentes. Des points de repère ont été marqués à des endroits convenables, à un mille d'intervalle, environ. On a fait de l'arpentage par stadia sur les deux rives du lac Cedar, à partir de la pointe Rabbitt jusqu'aux "Narrows", ainsi que sur la rivière jusqu'au lac Cross. On a repris l'arpentage par stadia sur le côté est du lac Cross jusqu'à la tête des Grands Rapides. Deux grandes baies dans le lac Cedar et les baies du Nord et du Sud, dans le lac Cross, n'ont pas été arpentées, l'arpentage ayant été fait à travers ces baies par triangulation. L'arpentage par stadia a aussi été fait sur toutes les îles dans le voisinage de la traverse principale. Des points sur ces îles ont été déterminés par triangulation.

Le lac Cedar, à l'est de la pointe Rabbitt, le lac Cross et l'étendue de la rivière entre ceux-ci jusqu'aux Grands Rapides ont été sondés. Les séries de sondages dans les lacs Cedar et Cross ont été faites à environ 1,000 pieds l'une de l'autre, tandis que sur la rivière proprement dite, elles furent tirées plus près, soit environ 500 pieds l'une de l'autre. Les cinq rapides suivants se trouvent en bas du lac Cedar: *Flying Post,* Demi-décharge, les rapides du lac Cross, *Red Rock* et les Grands Rapides. Tous furent sondés à l'exception des Grands Rapides où le sondage n'est pas nécessaire, vu qu'on se propose d'améliorer la rivière à cet endroit par l'érection d'écluses et de barrages.

Le travail a été terminé le 9 octobre et l'équipe du théodolite et du sondage se sépara ce jour-là. La chaloupe *Lafleur* a été employée pendant la saison pour le transport des provisions, de la correspondance, etc., jusqu'à l'équipe. Elle est actuellement en hivernement à Le Pas, Manitoba.

Le calcul des notes prises durant le travail et la préparation des plans des arpentages de la saison dernière, ont été faits par le personnel du bureau, au cours de l'hiver. Les plans de l'arpentage de la Saskatchewan tout entière, d'Edmonton jusqu'au lac Winnipeg, préparés sur une échelle de 500 pieds par pouce sont maintenant complétés. Des copies réduites de ces plans, sur une échelle de 2,000 pieds par pouce, sont en voie de préparation pour publication. On s'attend à ce que ces plans réduits, 59 en tout, soient prêts à être lithographiés au cours de l'été prochain.

Equipe de l'arpentage hydraulique.—Les arpentages des sites pour les réservoirs dans les montagnes en rapport avec l'investigation concernant le contrôle des inondations, ont été continués, cette dernière saison, par l'équipe de l'arpentage hydraulique, sous la direction de M. A. H. Kirkpatrick. Trois emplacements pour ces réservoirs projetés ont été arpentés et on a déterminé la capacité d'emmagasinement de chacun. Les emplacements, la hauteur des barrages avec leurs capacités sont comme suit:—

Emplacement.	Hauteur maximum du barrage.	Capacité.
Rivière Brazeau	100 pieds.	44.701 acre-pieds.
" Baptiste	89 "	41.202 "
Lac Glacier	74 "	54.477 "

Les mesurages de la décharge des cours d'eau suivants ont aussi été pris aux postes occupés en 1913 et en 1914: les rivières Baptiste, Brazeau, Nordegg et Glacier.

A cause des difficultés de voyage dans les montagnes et de la quantité limitée de provisions transportée à dos de cheval, seulement quelques tributaires de la Saskatchewan ont pu être explorés, au cours de l'été, en rapport avec les sites possibles des barrages. On sait qu'il se trouve des sites favorables pour des barrages sur les rivières Ram-Nord, Ram-Sud et Wapiati, sur l'embranchement sud de la rivière Brazeau, le lac Brazeau et sur la rivière Saskatchewan, en bas de la pointe Windy. L'arpentage de ces sites devrait être fait en 1916 en rapport avec le mesurage de la décharge des rivières. Ce travail devrait être continué jusqu'à ce que les courbes de décharge de tous les principaux cours d'eau des montagnes aient été mesurées.

Echelles d'étiage.—On a enregistré les données des échelles d'étiage, pendant la dernière saison, à Edmonton, Prince-Albert, Le-Pas et Chemahawin. A toutes les heures, pendant l'inondation de juillet dernier, à Prince-Albert, on a enregistré les données de l'échelle d'étiage. Cette inondation a atteint un niveau plus élevé que ceux qui ont été enregistrés jusqu'ici.

PRINCE-ALBERT.

Ces travaux ont été commencés en 1913 afin de protéger la rive de la rivière le long du parc de la ville, sur la rue River; ils s'étendent du quai du gouvernement vers l'ouest jusqu'au pont du Nord-Canadien, une distance de 2,273 pieds. On a commencé à enfoncer les pieux le 19 mai 1915, sur la section inachevée, soit une longueur de 586 pieds, et le 5 juillet, on avait enfoncé 835 pieux, terminant ainsi cette partie de l'ouvrage. La pose des chapeaux, des liens sur les pieux et des moises du sommet et du bas a été complétée. On a posé des fascines à l'intérieur et à l'extérieur des travaux, au cours de l'hiver, et la pierre a été charroyée et placée à l'intérieur et à l'extérieur de la structure, tel que spécifié sur le plan. La structure est maintenant achevée et sera d'un grand avantage pour la protection de la rive.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $8,974.33.

SASKATCHEWAN (RIVIÈRE).

On a enlevé des gros cailloux qui obstruaient le chenal navigable de la rivière Saskatchewan entre le pont du Nord-Canadien, à Prince-Albert, la scierie de la Cie *Prince-Albert Lumber,* située à environ deux milles en bas du pont.

Au cause du haut niveau des eaux, pendant les mois d'été, l'ouvrage n'a été commencé que le 18 octobre. Le chaland muni d'un treuil, et celui portant la sonnette pour enfoncer les pieux n'étant plus requis pour les travaux de protection, on s'en servit pour enlever des cailloux. Jusqu'au 31 décembre, on enleva en tout 88 verges cubes de cailloux; on suspendit les travaux, ce jour-là, la rivière ayant gelé. Les cailloux ont été déposés en piles sur le rivage et on les employa, pendant l'hiver, dans les travaux de protection.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $476.74.

PROVINCE DE L'ALBERTA.

GROUARD.

La drague qui était en rapport avec cet octroi a été envoyée, en septembre 1911, de la petite rivière des Esclaves, aux alentours de Grouard, à l'extrémité ouest du petit lac des Esclaves. Les travaux ont été continués pendant le reste de la saison et chaque année jusqu'au 17 août dernier, lorsque l'ouvrage cessa, le chenal ayant été

terminé. Alors, on démonta la drague et on emmagasina les pièces à Grouard. La coque de la drague se trouve dans de l'eau peu profonde, à Grouard, mais elle est à peu près hors de service comme le bois dans sa structure est devenu pourri, pendant ces dernières années.

La drague employée en cet endroit était du type *orange-peel* avec un godet de 21 pieds cubes. Aucun remorqueur ou chaland n'a été employé, tous les déblais ayant été jetés par-dessus bord; ceux-ci consistaient en une argile très dure. On éprouva beaucoup de difficultés en rapport avec deux bancs de sable qui se trouvent à l'embouchure de la rivière Buffalo. A cet endroit, le chenal est exposé à l'action des vagues du lac ainsi qu'au courant de la rivière. A cause de ceci, la partie draguée sera considérablement remplie.

GROUARD.

Le but de ces travaux est d'obtenir une route navigable à partir de l'eau profonde dans le petit lac des Esclaves jusqu'à la ville de Grouard.

Le chenal tel que déjà creusé, varie de 35 à 40 pieds de largeur, à l'eau basse. Il y a environ 4½ pieds de profondeur, à l'eau basse. Ce chenal s'étend de l'eau profonde du lac jusqu'à Grouard.

Lorsque ces travaux furent projetés, on proposa de creuser un chenal ayant une largeur de 50 pieds au fond, sur les sections droites et de 60 pieds dans les courbes, avec une profondeur de 4½ pieds à l'eau basse. On a déjà creusé un chenal ayant une largeur de 35 à 40 pieds avec une profondeur de 4½ pieds à l'eau basse. Tous les déblais ont été jetés par-dessus bord. Un petit bassin de virage de 46 pieds de largeur et de 400 pieds de longueur a été creusé à l'extrémité de ces travaux. Depuis l'établissement des chemins dans cette partie du pays, la navigation n'a pas été si importante qu'elle ne l'était pendant les années précédentes et on a jugé que le chenal tel que creusé est de dimensions suffisantes pour les besoins présents et futurs.

Les déblais enlevés au cours de la saison dernière consistaient en de l'argile dure; on a trouvé aussi quelques cailloux au cours du dragage.

La quantité le déblais enlevés au cours du dernier exercice financier s'élève à 12,936 verges cubes, mesure prise sur place.

L'ouvrage a été fait par la drague *N° 206* du ministère, au coût total de $3,201.03. Ce montant comprend toutes les réparations ainsi que les dépenses de l'ouvrage. D'après ce montant, le coût par verge cube est de 24·9 cents.

Les travaux ont été commencés le 12 juin dernier et ayant été terminés jusqu'à Grouard, ils ont été suspendus le 17 août; le matériel de dragage a été mis en hivernement.

On a aussi creusé un chenal conduisant au débarcadère temporaire où les bateaux accostent pour débarquer les passagers et les marchandises quand l'eau est trop haute pour leur permettre de se rendre à la ville.

Ces travaux ont été exécutés avant le creusage du vrai chenal, en cet endroit. De plus, des battures de sable et de gravier ont été draguées plusieurs fois. Plusieurs semaines encore ont été consacrées au creusage d'un chenal à travers la batture de sable à l'ouest du pont du gouvernement à la pointe Stoney, afin de permettre aux bateaux de se rendre au débarcadère qui se trouve plus loin en montant la rivière Buffalo. Un chenal temporaire d'environ 450 pieds a été creusé à l'est du pont du gouvernement afin de permettre aux bateaux d'approcher les rivages, près de la ville.

STURGEON (RIVIÈRE).

Les travaux exécutés au cours du dernier exercice financier consistèrent à compléter un chenal à travers la batture de sable dans le lac Sainte-Anne, près de la pointe où les eaux du lac se jettent dans la rivière Sturgeon. Ces travaux avaient été faits en partie, pendant l'exercice précédent, mais à cause de la hausse de l'eau du lac, on

ne put alors les compléter. A part cela, on a fait un nettoyage considérable dans la rivière, à l'est du lac, en enlevant l'herbe marine, etc., qui ralentissait le cours des eaux. A environ trois milles à l'est du lac, une quantité de roches a été enlevée du chenal.

Le but de ces travaux était d'augmenter le cours de l'eau sortant du lac Sainte-Anne, afin de permettre l'utilisation de certains terrains à foin qui se trouvent le long du lac et de la rivière.

Les travaux ci-dessus ont été commencés le 11 mai et complétés le 26 juin, quand tous les travaux pouvant être exécutés avantageusement ont été faits.

Du montant approprié pour ces travaux, on a dépensé $1,533.17 pendant le dernier exercice financier.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AINSWORTH.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

En 1915-16, une autorisation a été émise pour compléter le quai que le gouvernement faisait construire à Ainsworth. Les travaux ont sonsisté à enlever un récif de roches pour faciliter l'arrivée de vaisseaux d'un plus fort tirant d'eau ; à niveler le terrain à l'extrémité inférieure du quai pour permettre aux voitures de tourner dans un espace suffisant; à compléter les abords du quai et à construire un hangar mobile de 12 x 24 pieds.

Dépenses totales, $3,055.59.

ARROWHEAD.

Pour empêcher autant que possible les glaces de s'accumuler autour du quai d'Arrowhead, il fut décidé de tenir libre, au moyen de dragages, le chenal postérieur de la rivière Colombie en cet endroit, et de détourner ainsi le courant d'une manière suffisante pour emporter les glaces dans le lac principal au lieu du bras nord-est.

Deux tranchées ont été creusées pendant la dernière saison; le 20 avril 1915, la drague *Sheldrake* du ministère a commencé la tranchée supérieure à la tête du lac postérieur, et l'ouvrage a été arrêté le 12 juin 1915 à cause de la crue des eaux. Une tranchée, de 1,875 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, a été draguée à un minimum de 7 pieds de profondeur à l'eau basse; 15,350 verges de sable, de gravier, de broussailles et de racines d'arbre furent enlevées. La deuxième, ou tranchée inférieure, au pied du chenal postérieur, a été commencée le 20 septembre et complétée le 26 octobre 1915. Le but de cette tranchée était de permettre à la drague de se rendre à la tête du chenal et d'assurer un moyen de transporter les provisions; mais à cause du peu d'eau et des tempêtes on a dû arrêter l'ouvrage. Une tranchée, de 1,500 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, fut draguée à un minimum de 6 pieds de profondeur à l'eau basse; 14,450 verges cubes de déblais, composés principalement de sable, ont été enlevées; tous ces déblais ont été jetés par-dessus bord.

Le coût total des travaux dans les tranchées, pour l'enlèvement de 29,800 verges cubes de déblais, a été de $4,842.60.

BANFIELD.

Banfield est une station d'atterrissement du câble sous-marin et de sauvetage; elle est située sur le détroit de Barclay, à environ 100 milles au nord-ouest de Victoria.

Le quai, en cet endroit, est supporté sur des colonnes en béton armé, et il a fallu solider l'ouvrage au moyen de liernes et de défenses pour protéger ces colonnes contre tout choc. Ces travaux de support ont été exécutés du 7 au 25 septembre 1915, au coût total de $1,099.95. Dans ces réparations on a employé 24 pilotis en bois créosotés.

BLUBBER-BAY.

Blubber-Bay est un petit établissement situé à l'extrémité nord de l'île Texada, dans le district de Comox-Atlin, ayant une population de 100 habitants. Il y a de cent à deux cents habitants disséminés dans les environs, et qui cultivent la terre. Une des industries principales de cet endroit est un four à chaux considérable, appartenant à la *Pacific Line Co.*, qui en 1912 a manufacturé 88,000 barils de chaux, évalués à $88,000. La compagnie a l'intention d'augmenter son industrie et produire un surplus de 50 pour 100.

Les travaux exécutés à Blubber-Bay ont consisté à draguer, en avant du quai de la compagnie, une tranchée de 500 pieds de longueur par une largeur moyenne de 30 pieds, jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées, à l'intérieur du quai, et jusqu'à 25 pieds de profondeur à l'extérieur du quai. On a enlevé 6,270 verges cubes, mesurées sur place, ou 6,540 verges cubes (mesure de chaland) de sable, de glaise, de gravier et de terre d'alluvion. L'ouvrage a été fait par la drague *Ajax*, du 10 au 14 septembre 1915. On s'attend à ce que l'effectivité du dragage sera permanente.

BURTON.

Un hangar mobile, de 12 pieds par 16 pieds, a été construit sur le quai de cet endroit, pour y abriter les marchandises et le fret en général.

Le coût de l'ouvrage a été de $131.97.

CAMPBELL-RIVER.

Campbell-River est un centre important par son commerce de bois, ses pêcheries et sa beauté pittoresque qui attire les touristes. Il y a un bureau de poste et un bureau de la ligne télégraphique du gouvernement. Campbell-River est situé sur le détroit de Georgie, à 175 milles au nord-ouest de Victoria. Il est aussi le point principal de l'entrée du parc Strathcona. La ligne du Pacifique-Canadien y a une station d'arrêt et les bateaux de la *Union Steamship Company* y font escale régulièrement.

L'action destructrice du taret et le choc pesant des bateaux de la *Union Steamship Company* ont fini par détériorer et relâcher la construction des pilotis, et l'on a dû faire de grandes réparations au quai et ses abords; 4,617 pieds linéaires de pilotis créosotés ont été employés dans le quai et ses abords pour remplacer la structure détériorée par les tarets. On a renouvelé 25 pilotis de défenses et plusieurs pièces du couronnement et du plancher; 4 poteaux d'amarrage en fonte ont été posés. Un ponton flottant neuf, de 39 pieds 6 pouces par 17 pieds, a été construit, ainsi qu'une passerelle de 36 pieds par 4 pieds. La cale fixe actuelle a été remplacée par une cale mobile de 10 pieds plus longue.

Les travaux ont été commencés le 10 mai et complétés le 5 juin 1915; ils ont été exécutés par un contrat adjugé à MM. James Macdonald et Cie, pour la somme de $5,050.

Des réparations subséquentes de peu d'importance ont porté le montant des dépenses totales à $5,102.33.

CAPILANO.

Le Capilano est un cours d'eau qui prend sa source dans les montagnes de Howe-Sound. Il coule dans une direction sud-ouest, et se décharge par trois chenaux dis-

tinctement séparés dans le Narrows de Burrard-Inlet. A cause de la grande élévation de sa source et de son cours précipité en descendant des montagnes, il est cause d'inondations soudaines et désastreuses.

Pour obvier à ces inconvénients, des travaux ont déjà été exécutés, consistant en trois digues submergées construites avec des roches mobiles et des pierres perdues. Par ce moyen on a pu restreindre le cours d'eau principal dans le chenal voulu, tout en permettant à l'eau de descendre plus loin. L'ouvrage, que l'on a fait pendant le cours de l'année précédente, a compris l'enlèvement du bois en dérive qui s'était accumulé sur les déversoirs, et la remise en place des pierres que le torrent avait emportées, parce que ce bois en dérive avait détourné le cours d'eau des déversoirs réguliers.

Ces travaux ont été exécutés du 7 au 22 septembre 1915.

Le coût total des réparations a été de $297.

CEDAR-CREEK.

Cedar-Creek, situé sur le côté ouest du lac Kootenay, à un mille au nord d'Ainsworth, est le terminus du tramway conduisant à plusieurs mines qui sont exploitées par la *Consolidated Mining and Smelting Company* et la *Silver Hoard Mining Company.*

Ces compagnies ont de grands hangars pour les minerais accumulés à Cedar-Creek, et il a été impossible aux barges d'accoster le long de ces hangars à cause des roches et autres déblais qui ont été détachés et ont glissé dans le chenal pendant la construction du chemin du gouvernement provincial.

Le 28 octobre 1915, la drague *Bittern* du ministère a commencé à enlever ces déblais, et l'ouvrage a été complété le 2 novembre. On a enlevé 400 verges cubes de gravier, de glaise, de roches au coût de $314.04.

Cet ouvrage a été nécessité par la construction d'un chemin à travers le roc, en haut de ces hangars aux minerais. Ailleurs le chenal est permanent et normal.

CHILLIWACK (MINTO-LANDING).

En cet endroit, une nouvelle cale a été construite sur le prolongement du quai.

Les travaux ont été exécutés du 21 au 23 octobre 1915.

CLAYOQUOT.

Clayoquot est situé sur l'île Stubbs, dans le détroit de Clayoquot, à 54 milles d'Alberni, et 151 milles de Victoria, d'où part, chaque semaine, un steamer qui suit la côte ouest et dans son trajet arrête à Clayoquot. La population disséminée sur cette partie de la côte se compose de 325 blancs et 350 sauvages. Les principales industries de l'endroit sont l'exploitation des mines et le commerce de bois. Il y a une station de sauvetage, dont le bateau et l'équipage sont sous le contrôle du gouvernement; on y trouve aussi un bureau d'enregistrement des terrains miniers, un bureau de poste et un bureau de télégraphe du gouvernement.

Le quai construit à Clayoquot par le gouvernement provincial était devenu en si mauvais état qu'on avait décidé de le démolir, lorsque des arrangements furent pris pour le transférer au gouvernement fédéral. On l'a reconstruit de la manière suivante: une tête de quai, de 100 pieds par 40 pieds, avec des abords de 325 pieds par 14 pieds, ayant un garde-corps de 3 pieds 3 pouces; on a annexé au quai un ponton flottant, de 30 x 20 pieds, et une passerelle de 36 pieds par 4 pieds. Un hangar, de 12 x 20 pieds, pour le fret, a été érigé sur le quai. Dans la tête du quai, on a employé 32 pilotis créosotés.

Les travaux de reconstruction ont été exécutés à la journée; on les a commencés le 5 juillet, mais ils n'étaient pas entièrement complétés au 31 décembre 1915, le mauvais temps ayant causé beaucoup de délais.

Dépenses totales, $4,156.35.

RIVIÈRE COLOMBIE.

En haut de Golden.

A cause de la construction du chemin de fer Kootenay-Central, et par le fait que le commerce de bois a été très tranquille, il ne s'est fait pratiquement aucune navigation sur la rivière Colombie supérieure pendant la saison de 1915-16. C'est pourquoi le bateau-arrache-souche, le *Muskrat,* n'a pas été employé, et est resté amarré à Golden, en charge du timonier.

A Revelstoke.

Pendant l'hiver de 1914-15, il y a eu un éboulis dans une section de l'ouvrage de protection construit en matelas, sur une distance de 125 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, en bas du quai de Revelstoke. Cet éboulis enleva toute protection du rivage en cet endroit qui resta exposé à être détérioré pendant la crue des eaux.

Une brèche s'étant faite dans un égout placé parallèlement au rivage de la rivière, en haut du quai de Revelstoke, la crue des eaux résultant de cette brèche dévasta la partie du rivage placée immédiatement près de l'ouvrage de protection construit en caissons en cet endroit. Comme, à l'époque de l'eau haute, il était à craindre que la rivière se creusât un chemin en arrière de ce caisson, il fut décidé de prolonger le dit caisson sur une distance de 92 pieds.

En conséquence, une autorisation fut émise de faire les travaux nécessaires aux deux endroits ci-dessus mentionnés, et les ouvrages ont été complétés le 31 mars 1916, au coût de $1,240.56.

Narrows.

Par l'action constante du courant sur un rivage de gravier élevé, ayant environ 1,900 pieds de longueur par 25 pieds de hauteur, sur le côté est de la rivière Colombie, en bas de Buston, des barres s'étaient formées aux endroits où le courant diminuait de force à la tête du lac Arrow inférieur, ce qui nécessita un dragage considérable. Comme ce dragage ne pouvait assurer aucune amélioration permanente, il fut décidé de dépenser la somme de $9,000 pour protéger cette partie du rivage contre l'action désastreuse du courant. On a commencé les travaux le 1er décembre 1915 et ils furent complétés le 31 janvier 1916, au coût de $7,599.37.

L'ouvrage comprend un barrage en matelas construits avec des fascines et des roches. Dans la partie supérieure, ce barrage a 325 pieds de longueur par une largeur moyenne de 20 pieds; dans la partie inférieure, le barrage a 975 pieds de longueur par une largeur moyenne de 65 pieds. Cette structure en matelas forme partie du projet de protéger le rivage tel que déjà mentionné.

Robert's-Shoal.

A cause de grosses roches et de cailloux disséminés de part et d'autre, les propriétaires de yachts ont de la difficulté à naviguer dans le chenal du côté nord de la batture Roberts, à 2 milles à l'est de Nelson, dans le bras ouest du lac Kootenay. Ces obstructions ont été enlevées au coût de $79.

La partie de la rivière Colombie, située entre les lacs Arrow supérieur et inférieur, porte le nom de Narrows, et elle a environ 20 milles de longueur. Pendant la saison de 1915-16, la drague *Sheldrake* du ministère a été employée presque tout le temps à draguer les diverses barres et battures pour rendre possible la navigation dans les Narrows tout le long de l'année.

RIVIÈRE COURTENAY.

La rivière Courtenay se dirige dans une direction sud-est et se décharge dans le port de Comox. Courtenay, près de son embouchure, est le principal village de la vallée de Comox, qui a environ 6 milles de largeur et 40 milles de longueur. Dans cette vallée, la population composée d'environ 4,000 habitants, s'occupe avec succès de la culture de la terre et fait un commerce florissant des produits de la ferme, entre autres le beurre et le fromage, les fruits et l'élevage des volailles. Dans le village de Courtenay même, dont la population est de 700 habitants, il y a deux banques, deux hôtelleries, un moulin à scie, une beurrerie et de bons magasins. C'est aussi le terminus nord du chemin de fer E. et N. La rivière est navigable jusqu'à Courtenay pour les petits bateaux, lorsque la marée est haute.

Sur le côté gauche de la rivière Courtenay, il s'est produit un éboulis vis-à-vis du chenal principal actuel et en bas des ouvragesde protection. Cette érosion du rivage a été causée par le changement de la course originale du chenal de la rivière, et cet éboulis expose à des inondations toute la partie basse du village. Afin d'empêcher ces inconvénients, on a construit à la journée un ouvrage de protection en bois de 617 pieds. Les travaux ont été commencés le 25 juin et complétés le 17 juillet 1915.

Dépenses totales, $1,971.99.

Dragage.

Le but du dragage en cet endroit a été d'améliorer et de redresser le chenal des bateaux qui traverse les rives plates que couvrent les marées, entre le pont de Comox et l'embouchure de la rivière Courtenay, afin de permettre aux petits steamers d'une centaine de tonneaux d'arriver à Courtenay à mi-marée. Pour atteindre ce but on devra enlever 111,013 verges cubes de déblais, mesurées sur place. Un chenal, de 2,806 pieds de longueur par 100 pieds de largeur et une profondeur d'environ 8 pieds, à l'eau basse, a été dragué en 1914. La drague hydraulique *King Edward* a été mise en opération, du 29 juillet au 27 septembre 1915, à Courtenay, pour continuer ce chenal vers l'embouchure de la rivière; elle a enlevé 60,000 verges cubes d'alluvion, de gravier, mais le fond de la rivière étant devenu plus dur, la pompe de la drague s'est brisée et le dragage a été discontinué.

Un chenal de 2,070 pieds de longueur a été dragué sur une largeur de 100 à 110 pieds et une profondeur moyenne de 7·5 pieds dans la tranchée, et une profondeur d'eau de 7·66 pieds à la marée basse. A cause du remplissage qui s'est fait dans le chenal dragué en 1914, il a été impossible de continuer le dragage au point même où il avait cessé précédemment, c'est pourquoi on a dû commencer l'ouvrage à 975 pieds plus bas dans le chenal, où l'on pouvait avoir 8 pieds d'eau à l'eau basse, c'est-à-dire la profondeur nécessaire pour faire flotter la drague. Pour cette raison, il n'y a pas à craindre de remplissage dans le chenal dragué pour un temps assez considérable.

Le coût de l'ouvrage ci-dessus mentionné a été de $10,986.19 à raison de 18·3 cents par verge cubes.

Il sera nécessaire d'améliorer le chenal immédiatement en bas de l'embouchure de la rivière, et il faudra aussi enlever des cailloux qui sont disséminés entre l'embouchure de la rivière et Courtenay.

DIGNAN'S-BAY, ILE GABRIOLA.

Dignan's-Bay est situé à l'extrémité sud de l'île Gabriola, dans le golfe de Georgie, à 12 milles environ de Nanaïmo. C'est un établissement d'environ 50 habitants qui s'occupent de l'agriculture. L'île Gabriola communique par le téléphone avec Vancouver et la poste y est transportée quatre fois par semaine.

On a fait des travaux à la journée au quai flottant de cet endroit; ce quai, qui avait 25 pieds par 40 peds, a été agrandi et mesure actuellement 50 pieds par 40 pieds. L'ouvrage a été commencé le 24 juin et completé le 20 juillet 1915.

Dépenses totales, $390.02.

EBURNE.

Eburne est située sur le bras nord de la rivière Fraser, à 9½ milles à l'ouest de New-Westminster et 5 milles au sud de Vancouver. Il y a dans cette ville plusieurs moulins à scie et des fabriques de conserves. La ligne du chemin de fer électrique New-Westminster et Vancouver passe par Eburne, où se trouve la jonction de Steveston.

Le 27 avril 1915, on a donné une autorisation de construire un quai en cet endroit; les travaux devant être exécutés à la journée. L'ouvrage a été commencé le 21 mai et complété le 30 juin 1915. Le quai consiste en une tête de 100 pieds par 64 pieds, construite avec des chevalets en pilotis surmontés d'une plate-forme en madriers; des abords de 90 x 20 pieds construits avec des chevalets en pilotis; à l'angle ouest du quai, il y a un ponton flottant, de 50 x 10 pieds, réuni au quai par une passerelle de 6 pieds par 28 pieds. Un hangar de 20 x 40 pieds a été érigé sur la tête du quai.

Dépenses totales, $2,786.30.

RIVIÈRE FRASER.

Les travaux entrepris à l'embouchure du bras nord de la rivière Fraser ont pour but de maintenir un chenal navigable à travers les bancs de sable qui se trouvent à cette embouchure. L'ensemble de cet ouvrage comprend le dragage d'un chenal de 22,000 pieds de longueur, par 300 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, ainsi que la construction d'une jetée, formée de cloisons en pièces de bois et de matelas en fascines chargés de pierres, de 22,300 pieds de longueur, placée parallèlement sur le côté sud du chenal dragué. Pour mettre ce projet à exécution on devra enlever 3,000,000 de verges cubes de sable, et placer dans la jetée les quantités suivantes de matériaux: 5,502 pilotis de sapin, 640,465 pieds, m.p., de pièces de bois brut, 126,279 verges cubes de matelas avec 24,083 verges cubes de fascines et 186,820 tonnes de roches.

De ces quantités ci-dessus mentionnées, on a mis en œuvre les matériaux suivants, pendant le dernier exercice financier (1914-15): 5,062 pilotis de sapin; 598,000 pieds, m.p., de bois brut; 100,500 verges cubes de matelas avec 20,600 verges cubes de fascines et 106,310 tonnes de roches.

Dans le cours du présent exercice financier, on a complété la construction de la jetée, et les matériaux suivants ont été mis en œuvre: 440 pilotis de sapin; 42,465 pieds, m.p., de bois brut; 22,719 verges cubes de matelas avec 3,483 verges de fascines et 80,510 tonnes de roches.

Les travaux ont été exécutés par un contrat adjugé à la *Pacific Dredging Company,* de Vancouver, C.-B. Pendant la saison actuelle, on a dragué 1,639,633 verges cubes de déblais, formant un total de 2,280,506 verges de déblais enlevés jusqu'au 31 mars 1916, ou 76 pour 100 de la quantité totale à draguer.

Pendant le présent exercice financier, les dépenses totales ont été de $279,657.95.

Bancs de sable.

Les bancs de sable, dans la rivière Fraser, se prolongent de Steveston-Ouest jusqu'à environ 5½ milles en eau profonde dans le golfe de Georgie. Ces bancs de sable forment de véritables barres à marée basse, à l'exception du chenal qui les traverse. Depuis plusieurs années, on avait remarqué que ce chenal avait une tendance à se

frayer une course droite à travers la barre de sable, alors au moyen de dragage on a aidé cette tendance naturelle de la rivière, et il en est résulté la production du chenal principal des vaisseaux en cet endroit. Ce chenal a une profondeur minima de 17 pieds; c'est pour garder ou augmenter cette profondeur et en même temps pour redresser ce chenal que l'on fait du dragage en cet endroit.

Les dragues *303* et *King Edward* ont été employées pendant le cours de cette année pour entretenir et améliorer le chenal parallèlement avec la jetée maintenant en construction sur les bancs de sable. Les tableaux suivants donnent un aperçu des travaux exécutés par chaque drague dans cette partie de la rivière:—

DRAGUE "303".

Drague en opération.	Verges cubes, mes. de chaland.	Déblais.
1er au 13 sept. 1915	53,600	Sable et glaise.
29 sept. au 8 oct. 1915	61,600	" "
3 au 24 déc. 1915	105,600	" "
5 au 7 janv. 1916	56,000	" "
22 fév. au 31 mars 1916	192,800	" "
	469,600	

DRAGUE "KING EDWARD"

12 oct. au 23 nov. 1915	20,915	Sable et glaise.

Ce tableau indique un total de 489,715 verges cubes de déblais enlevés dans le chenal pendant le présent exercice financier.

En général, le chenal dragué paraît se maintenir à la profondeur creusée; aux différentes périodes des hautes marées, il se fait alternativement dans le lit de la rivière Fraser de l'affouillement et du remplissage.

Les ministères de la Marine et du Service naval sont tenus au courant de ces changements dans le chenal, et ils donnent les instructions nécessaires pour avoir des feux et des bouées mis en place en temps opportun.

RIVIÈRE FRASER.

Woodward's Landing.

Woodward's Landing, dans le district de New Westminster, est un quai construit par le gouvernement provincial pour le bateau-traversier, sur le côté nord de la rivière, environ à 12 milles en bas de New Westminster. Ce bateau fait la traverse entre Woodward et Ladner; son trafic est considérable, il transporte les cultivateurs, les produits de leurs fermes, et des animaux pour les marchés de Vancouver et de New-Westminster. La profondeur de l'eau ayant diminué à tel point que le bateau ne pouvait plus accoster au quai à l'eau basse, une autorisation a été émise pour y envoyer la drague *King Edward* afin de faire disparaître un bas-fonds. Le dragage a été fait le 17 juin 1915, on a enlevé 600 verges de sable en avant et en dessous du débarcadère flottant.

Bras nord—Embranchement du sud.

L'embranchement sud comprend cette partie du bras nord de la rivière qui coule depuis Eburne, dans la direction sud et sud-ouest, jusqu'au golfe de Georgie. Le but

du dragage en cet endroit est de creuser un chenal de 10 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, en continuation du chenal déjà dragué par le ministère, en 1911, en avant d'Eburne.

Tout l'ouvrage consiste à creuser un chenal de 7,500 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, et l'on calcule que l'on devra enlever une quantité totale de 270,800 verges cubes de sable et d'alluvion, mesurées sur place.

Après autorisation officielle, la drague *King Edward* a été mise en opération le 3 janvier 1916 et l'ouvrage s'est continué jusqu'au 20 mars, avec un arrêt du 10 janvier au 14 février causé par la glace dans la rivière. Pendant cette période, 101,790 verges cubes de déblais ont été enlevées, et l'on a complété une tranchée de 3,700 pieds, laissant une balance de 169,000 verges à enlever et une longueur de chenal de 3,800 pieds à compléter. Comme le dragage comprend deux sections, on peut dire que l'ouvrage a été fini dans la longue tranchée qui est la plus rapprochée d'Eburne, et que pratiquement il ne reste à draguer de cette tranchée qu'une distance de 2,000 pieds pour rejoindre le chenal du bras nord à Eburne. On a lieu de croire que ce dragage aura une efficacité permanente.

ÎLE GAMBIER.

L'île Gambier est située sur le Howe Sound, à 20 milles au nord-ouest de Vancouver. On a construit en cet endroit un débarcadère flottant, de 16 x 32 pieds, au moyen de 5 billots de cèdre, 6 traversines en bois de 8 x 10 pouces, assujetties aux billots avec des boulons à pointe perdue, et sur le tout on a placé un plancher en madriers de 2 x 12 pouces, cloués aux traversines, entouré d'un garde- corps de 6 x 6 pouces. Ce petit quai flottant est ancré par une roche de 2 tonnes raccordée à une chaîne; du quai on se rend au rivage au moyen d'une passerelle, de 6 pieds de largeur et de 208 pieds de longueur, construite avec des billots de cèdre, des traversines, de 6 x 8 pouces, et des madriers de 2 x 12 pouces.

Cet ouvrage a été fait par contrat avec James Brook pour la somme ronde de $200.00.

Les travaux ont été commencés le 18 juillet et complétés le 3 août 1916.

GLEN-VALLEY.

Glen Valley, dans le district de New-Westminster, est un village situé sur le côté sud de la rivière Fraser, à 22 milles en haut de New-Westminster. Le gouvernement a fait construire un quai en cet endroit pour donner aux habitants l'avantage d'expédier les produits de la ferme et autres articles de trafic. Une batture de sable, qui s'était formée à l'est du quai, se prolongea graduellement en avant du quai et finit par rendre très difficile l'accostage des steamers au quai, à marée basse. Du 6 au 15 avril 1915, la drague *King Edward* fut mise en opération pour améliorer la rivière en cet endroit.

La drague a fait une tranchée d'une longueur moyenne de 450 pieds par une largeur moyenne de 100 pieds, et a enlevé une quantité totale de 22,118 verges cubes de sable et d'alluvion mesurées sur place. Le dragage a été fait jusqu'à 8 pieds de profondeur, au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires, et l'on ne croit pas qu'il soit nécessaire de draguer de nouveau en cet endroit, d'ici à quelque temps.

GOOSE-BAY.

Goose-Bay est situé sur le bras Observatory, dans le comté de Comox-Atlin, près de l'entrée des bras Hastings et Alise. En 1912, le gouvernement construisit en cet endroit un quai en pilotis, de 40 x 60 pieds. L'usure du quai et l'action des tarets sur les liernes et les défenses en pilotis ont nécessité de faire des réparations à cette structure. On a renouvelé les liernes diagonales et enfoncé huit nouveaux pilotis de défense.

Dépenses totales, $1,495.20.

GOWER-POINT.

Gower-Point est situé à 20 milles au nord-ouest de Vancouver, sur le côté ouest de Howe-Sound. En 1913-14, le gouvernement fit construire un quai flottant en cet endroit. Pendant l'hiver de 1914-15, ce débarcadère flottant a été transporté à une place d'ancrage plus sûre, à cause des tempêtes qui sont fréquentes dans ce district. On a dépensé la somme de $137.43 pour remettre le quai en place pour la saison et y faire quelques réparations nécessaires.

L'ouvrage a été commencé le 7 mai et complété le 10 mai 1915.

GRAHAM'S-LANDING.

Pendant la saison de 1914-15, la drague *Sheldrake* du ministère a été employée en différents temps pour améliorer la traverse de Graham's-Landing. Jusqu'au 31 mars 1915, on avait creusé un chenal de 2,977 pieds de longueur par 150 pieds de largeur et une profondeur minimum de 8 pieds à l'eau basse, et 79,400 verges cubes de déblais ont été enlevées.

Le dragage a été continué en cet endroit depuis le 1er avril jusqu'au 19 avril 1915, et la tranchée a été complétée. Pendant cette période, on a enlevé 9,400 verges cubes de déblais, composés de sable et de glaise, mais principalement de sable. Une tranchée, de 1,150 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, a été draguée jusqu'à une profondeur minimum de 8 pieds, à l'eau basse, au coût de $968.53. Tous les déblais ont été jetés par-dessus bord.

On calcule que cet ouvrage d'amélioration devra durer environ six ans, alors que le remplissage par le sable nécessitera de faire un autre dragage.

HALCYON.

Halcyon, sur le côté est du lac Arrow supérieur, environ à 12 milles au sud d'Arrowhead, est une place d'été fréquentée par les touristes, en même temps le site d'un grand sanatorium. C'est aussi le point de transbordement des colons et des bûcherons qui se rendent à leur établissement. Tous les steamers qui navigent sur ce lac arrêtent à Halcyon, aller et retour.

La construction d'un quai en cet endroit a été commencée le 2 août et complétée le 26 août 1915, au coût de $2,180.31.

Le quai est une structure flottante, de 20 x 91 pieds, avec un abord flottant de 12 x 166 pieds. Le quai principal est maintenu en place au moyen d'un faisceau de pilotis, auxquels il est ancré, tandis que l'abord flottant est amarré à une série de pilotis disséminés un à un de chaque côté. Comme ce quai remplace une vieille structure érigée précédemment au même endroit, il n'a été nécessaire de construire en neuf que 27 pieds de la nouvelle approche; quelques réparations et l'addition de quelques pièces ont permis d'utiliser l'ancien abord. On a aussi construit sur ce quai un hangar de 8 pieds par 16 pieds.

HARDY-BAY.

Hardy-Bay est situé à l'extrémité nord de l'île de Vancouver, environ à 250 milles au nord-ouest de Victoria. A Port-Hardy, qui est le centre de cette région colonisée, il y a un quai construit par le gouvernement et une scierie.

Comme presque toute la structure en pilotis était considérablement détériorée par l'action des tarets, il a été nécessaire de reconstruire cette partie du quai, de 100 x 40 pieds. Un contrat, au montant de $1,900, a été adjugé à MM. James McDonald et Cie pour l'exécution de ces travaux. L'ouvrage a été commencé le 24 août et complété le 4 septembre 1915.

KAMLOOPS.

On a construit, à la journée, un hangar d'abri sur le quai de Kamloops. L'ouvrage commencé le 2 août a été terminé le 6 août. Le coût de la structure, y compris le peinturage, a été de $242.03.

KELOWNA.

La drague *Heron* a été transportée de Summerland à Klowna pour creuser le bassin autour du quai de transbordement, appartenant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. La drague a travaillé jusqu'au 27 mars, et a enlevé 1,407 verges cubes de sable.

KINCOLITH.

Kincolith est un village indien situé à l'embouchure de la rivière Naas qui se jette dans le petit bras de mer Observatory. Le quai de cet endroit avait été tellement avarié par les tempêtes qu'on a dû renouveler les liernes diagonales des pilotis, enfoncer quelques pilotis de défense, et ajouter certains pilotis de renfort. Les réparations nécessaires ont été faites immédiatement et complétées au coût de $600.

LANGLEY.

A Langley, une partie du plancher du quai a été renouvelée. Dans la cale on a posé 20 nouvelles défenses et des pilotis de support.

Les travaux ont été exécutés du 1er au 14 septembre 1915.

McADAMS.

Au quai de cet endroit, on a renouvelé 6 pilotis de défense, les madriers, le garde-corps et les pièces de couronnement. Les travaux ont été exécutés du 31 octobre au 23 novembre 1915.

McDONALD.

McDonald est situé sur le bras ouest du lac Kootenay, à 7 milles à l'est de Nelson; on y compte une population d'environ 200 habitants qui s'occupent principalement de la culture des fruits.

La construction d'un quai en cet endroit a été commencée le 10 juillet et complétée le 10 août 1915, au coût total de $4,565.96.

Ce quai est une structure flottante, de 40 x 80 pieds, avec un abord flottant de 16 x 256 pieds. Le quai principal est ancré à un faisceau de pilotis, et l'abord est maintenu en place par une série de pilotis enfoncés chacun à 16 pieds de distance, d'axe en axe. Un hangar, de 16 x 12 pieds, a été construit sur le quai.

MAPLES, ÎLE GABRIOLA.

Maples est un petit village situé à l'extrémité sud de l'île Gabriola, à 8 milles environ de Nanaïmo. Les habitants de ce village s'occupent principalement de la culture de la terre. A l'intersection du quai et de ses abords, on a construit une annexe de 20 x 13 x 13 pieds, ayant une forme triangulaire pour permettre aux habitants de la place de tourner leurs voitures lorsqu'ils laissent le quai.

Cet ouvrage a été fait à la journée, du 13 au 20 juillet 1915, au coût de $185.30.

MASSETT (NOUVEAU).

Massett est situé dans l'anse de Massett, à l'île Graham, la plus au nord des îles de la Reine-Charlotte. Ces îles sont à une centaine de milles de la côte de la Colombie-Britannique, dans l'océan Pacifique. Par l'action des tarets, le quai de Massett était devenu tellement détérioré qu'il a été nécessaire de renouveler quelques pilotis de défense et des liernes diagonales. Ces réparations ont été complétées au coût de $999.47.

MASSETT (L'ANCIEN).

Massett (l'ancien) est un des vieux villages indiens des îles de la Reine Charlotte; il est situé dans l'anse Massett, près de la côte nord de l'île Graham. Le quai de cet endroit ayant été détérioré par l'action des tarets, on a dû le reconstruire en bois créosoté, afin de le protéger contre ces insectes de mer pour une longue période de temps, probablement quinze ans. Les dépenses nécessitées par cette reconstruction se sont élevées à $4,689.41.

MATSQUI.

En cet endroit le quai a été réparé. On a renouvelé 13 défenses et des pilotis de support. La cale de ce quai a été aussi renouvelée en partie.

Les travaux ont été exécutés du 15 au 19 novembre 1915.

RIVIÈRE NASS.

Du 10 avril au 30 septembre 1915, le bateau arrache-souche *Naas* a été employé chaque jour, quand c'était possible, à relever de la rivière les souches ou pièces de bois submergées ou immergées.

Pendant la présente saison, il n'y a eu rien de spécialement remarquable, sauf que le temps appliqué à l'ouvrage a été bien court. Les raz de marée et les tempêtes plus nombreux que d'habitude ont empêché un grand nombre de souches ou autres pièces de bois de descendre dans la rivière. Dans l'année précédente, une centaine de souches ont été retirées et détruites, tandis que, cette année, il n'y en a eu que quarante-trois.

NANAÏMO (PORT DE).

Nanaïmo est situé sur la côte orientale de l'île de Vancouver. Dans le port de cet endroit, il y a de grands quais employés surtout à l'expédition du charbon, qui est le principal article d'exportation de ce port. Un grand nombre de steamers y viennent prendre leur approvisionnement de charbon. Deux chenaux conduisent de l'entrée du port aux quais à charbon. Ils sont respectivement sur les côtés nord et sud du banc central dans le milieu du havre.

En 1914, la drague dérocheuse du ministère a enlevé des roches dans le chenal nord et sur le Rocher Nicol. Le devant des quais de chargement a été amélioré, et dans le chenal sud on a enlevé du sable et du gravier de manière à donner une largeur de 400 à 500 pieds entre des contours de 30 pieds. On constate actuellement que des steamers d'un gros tonnage se rendent à Nanaïmo pour y prendre du charbon.

Dans le cours de l'année dernière, la dérocheuse *Lobnitz N° 2* a été mise en opération, et la drague *Ajax* a ensuite enlevé les roches. On ne peut pas se servir d'explosifs dans le port de Nanaïmo parce que les mines de charbon se trouvent immédiatement en dessous du fond du havre. Comme dans les années précédentes, la dérocheuse *Lobnitz* n'a été mise à l'ouvrage que dans la grande étendue de rochers en avant des quais de la *Western Fuel Company,* connu sous le nom de Rocher Nicol, et sur les trois bancs de roche qui se trouvent dans le chenal nord. Le but de ce dragage

est de donner au chenal une largeur minimum de 400 pieds jusqu'à 30 pieds de profondeur, à l'eau basse; la même profondeur est requise au Rocher Nicol. Au commencement de l'ouvrage, en 1914, les estimations des quantités de rochers à enlever, et des profondeurs à atteindre étaient comme suit:—

	Verges cubes (mesurées sur place).
Rocher Nicol	22,259
Bloc H	3,942
" I	799
" J	16,160
	43,160

La dérocheuse *Lobnitz* a été employée à cet ouvrage pendant toute l'année et la drague *Ajax* du ministère a enlevé les rochers brisés pendant les jours suivants:—

11 août—7 septembre et du 15 au 23 septembre 1915, et du 15 février au 8 mars 1916.

Pendant l'année, les quantités suivantes de rochers, de sable et de pierres pressés durs, ont été enlevées:—

	Verges cubes, mesurées sur les chalands.
Rocher Nicol	8,180
Bloc H (extrémité nord du banc centre)	2,050
" I (extrémité sud du récif "Satellite")	550
" J " "	320
	11,100

La quantité de rochers brisés pendant le temps ci-dessus mentionné a été estimée à 14,458 verges cubes, mesurées sur place.

Le Bloc I est maintenant pratiquement complété jusqu'au niveau requis. On a enlevé du Bloc J 2,800 verges cubes de cailloux, de tuf et de gravier couvrant le roc, et l'on a commencé à briser le rocher. On a enlevé 1,000 verges cubes d'alluvion et de charbon près des glissoires à charger le charbon de la *Western Fuel Co.;* ce qui donne une profondeur de 30 pieds d'eau. Un bassin d'amarrage de 300 pieds par 100 pieds a été dragué jusqu'à 20 pieds au-dessous de l'eau basse, en avant du quai de la *Vancouver, Nanaïmo Coal Company.* Il a été enlevé 7,200 verges cubes de sable et d'alluvion, ainsi que 1,650 verges cubes de tuf et de vase du Rocher Nicol, mesurées sur les chalands.

La quantité totale des déblais enlevés par la drague *Ajax* a été comme suit:—

	Verges cubes, mesure de chaland.
Roc	11,100
Gravier, tuf, alluvion et sable	12,650
	23.750

On se propose de continuer les travaux en ces endroits dans le cours de l'année prochaine.

NEWPORT.

Newport est situé à la tête de Howe Sound, à 40 milles environ de Vancouver; il est le terminus du chemin de fer *Pacifique Great Eastern.* En 1913-14, on a reconstruit le quai en cet endroit. Du 2 au 10 juillet 1915, une somme de $265.62 a été dépensée pour construire des marches le long du côté du quai pour servir de débarcadère aux petits vaisseaux, et pour ériger un garde-corps de chaque côté des abords du quai. Les travaux ont été exécutés à la journée.

NEW-WESTMINSTER.

Les travaux exécutés en cet endroit ont consisté à réparer le quai construit par le ministère à New-Westminster. Ce quai était en mauvais état et même dangereux à son extrémité intérieure, et il a fallu renforcer les pièces de couronnement et renouveler les traversines, les solives et le plancher dans les abords et sur une longueur de 45 pieds dans le quai. Dans le reste du quai, on a aussi renouvelé plusieurs madriers et solives du plancher. Un prolongement de 80 x 120 pieds a été construit pour permettre au bateau arrache-souche le *Samson* de venir s'y amarrer sur le côté d'en haut de la rivière. Ce prolongement consiste en chevalets de pilotis espacés de 10 pieds, d'axe en axe, et surmontés de chapeaux de 10 x 12 pouces, avec un plancher en madriers de 3" x 12". On a construit une cale de 10 x 30 pieds à l'extrémité extérieure du prolongement; et la cale, du côté d'en haut de la rivière, a été agrandie de 20 x 30 pieds. La bâtisse et l'échelle de marée ont été transportées plus près du devant du quai.

Les travaux ont été exécutés à la journée par les ouvriers du ministère, du 5 juillet au 31 août et du 27 septembre au 2 octobre 1915.

Dépenses totales, $3,492.69.

Dragage.

Le seul dragage qui ait été fait cette année dans cet endroit, l'a été pour la corporation de la ville de New-Westminster. On a dragué du sable sur la batture d'Annieville, dans la rivière Fraser, et il a été déposé en arrière du remblai du nouveau quai du marché, le tout au prix convenu de 5¼ cents par verge mesurée sur le chaland.

Du 15 au 30 juillet, du 24 au 31 août, du 12 octobre au 12 novembre 1915, 228,000 verges cubes de sable ont été draguées par la drague *303* et déposées en arrière du quai.

NICOMEN.

L'île Nicomen, dans le district de New-Westminster, est située sur la rivière Fraser, à 36 milles de la ville de New-Westminster. L'île a une superficie d'environ 6,750 acres de terre cultivable. Le chenal principal de la rivière ronge rapidement la rive sud de cette île à cause du grand banc de sable qui s'est formé sur la rive opposée et repousse la force du courant sur le bord de l'île.

Le but du dragage en cet endroit est d'empêcher le courant de frapper sur l'île en le détournant et le faisant passer à travers le banc de sable du côté sud de la rivière. Pour accomplir ce détournement, on a commencé à draguer un chenal de 5,500 pieds de longueur par 150 pieds de largeur. Une partie de ce chenal a été creusée jusqu'à 8 pieds de profondeur par la drague *King Edward,* en 1914-15; mais l'ouvrage se trouvant trop difficile pour cette drague, les travaux ont été donnés par contrat à MM. Moore et Pethick, de Victoria, pour enlever les déblais jusqu'au niveau de l'eau basse, comprenant 245,000 verges cubes de sable et de gravier, à raison de 15 cents par verge cube, l'ouvrage devant se faire au moyen de charroyage par voitures, de machines à vapeur et de grattes spéciales.

Dans le cours de cette année, on a enlevé 206,917 verges de déblais, laissant une balance de 38,083 verges à enlever. La tranchée creusée a environ 2,400 pieds de longueur, mais le fond n'a pas la largeur requise de 150 pieds, à cause de la méthode employée pour faire l'excavation.

Des décomptes progressifs, au montant de $31,037.55, certifiés en faveur des entrepreneurs, ont été envoyés à Ottawa pour être payés.

NICOMEN (MARÉCAGE).

On a dépensé la somme totale de $287.50 pour entourer d'une clôture le barrage n° 2, sur la rivière Fraser, près du marécage Nicemen, afin d'empêcher les animaux, en

pacage en cet endroit, d'endommager le dit barrage. La clôture comprend 330 pieds de clôture *Ideal* et 1,650 pieds de clôture *Frost*.

OKANAGAN (RIVIÈRE).

Les travaux en cet endroit ont été commencés le 15 mai et consistèrent à réparer les travaux de protection actuels, à construire de nouveaux travaux de protection et à enlever les déblais déposés sur les rives par la drague *Heron* du ministère.

A environ 1,200 pieds au nord de Beaver-Creek, on a enfoncé deux rangs de pilotis, sur une longueur de 450 pieds, et on a remblayé l'ouvrage avec des fascines et du gravier. Au coude de la rivière, vis-à-vis de Beaver-Creek, on a fait des réparations, sur une distance de 150 pieds. On a rempli les travaux de protection n° 2, sur le côté est, de fascines et on les a remblayés en gravier sur une longueur de 267 pieds. De cet endroit jusqu'au pont Fairview, une distance de 349 pieds, on a enfoncé un rang double de pilotis, avec un remblayage en fascines et gravier; on a creusé un chenal de 23 pieds de longueur près du pont Fairview, afin d'assécher l'eau se trouvant sur le chemin, au sud du pont. Sur la rive est de la rivière, les travaux de protection n° 3 ont été remplis de fascines et remblayés, sur une longueur de 330 pieds.

A l'embouchure de Beaver-Creek, un barrage a été construit afin d'empêcher les difficultés causés pendant les années précédentes, par les hautes eaux déposant du sédiment dans le chenal de la rivière Okanagan et rongeant la rive opposée. Le barrage consiste en un rang de pilotis, enfoncés à 4 pieds de distance, d'axe en axe, avec un lambrissage en madriers de 3 pouces et des pièces de couronnement de 9 x 12 pouces, assujettis ensemble avec des boulons à pointe perdue. Le barrage a 145 pieds de longueur; il est rempli de fascines et remblayé. On a posé une échelle à poissons près du centre du barrage. Adjacent au barrage, on a enfoncé 35 pilotis que l'on a boulonnés aux vieux travaux de protection n° 1.

Les travaux de la saison ont été exécutés en grande partie entre le chemin de fer de la Vallée et le pont Fairview. Le chenal a été considérablement redressé et les travaux de protection ont été construits aux endroits où ils empêcheront l'affouillement par les hautes eaux et par les vagues causées par le passage de bateaux à vapeur.

L'ouvrage a été terminé le 15 novembre, les dépenses totales étant de $4,994.83.

Comme résultat du dragage et des travaux de protection exécutés sur la rivière Okanagan, au cours de ces dernières années, les bateaux à vapeur font maintenant le trajet entre les lacs Upper-Okanagan et Lower-Okanagan; un service régulier est maintenu, du 1er mai jusqu'au 30 novembre, entre les chutes Okanagan et Penticton.

Dragage.

La drague *Heron* du ministère a été employée sur la région du lac et de la rivière Okanagan, depuis le printemps de 1909, dans le but de creuser un chenal navigable entre les lacs Upper-Okanagan et Lower-Okanagan, en draguant le chenal de la rivière Okanagan à un niveau uniforme et jusqu'à une profondeur ne dépassant pas 4 pieds, à l'eau basse et une largeur de pas plus de 40 pieds. Cet ouvrage est en partie fait; pendant la dernière saison un bateau a fait un service quotidien entre les deux lacs et jus-Pacifique-Canadien et aux débarcadères Summerland Kelowna et Okanagan.

A part les travaux ordinaires exécutés sur la rivière Okanagan, on a fait du dragage aux différents quais du lac d'en haut. Pendant plusieurs années, lorsque la *Heron* était une sonnette en même temps qu'une drague, elle a été employée à la construction des travaux de protection, le long des rives de la rivière et à réparer et à prolonger les quais, à plusieurs débarcadères sur le lac d'en haut.

Au cours de l'année dernière, les travaux en général ont été exécutés entre le lac d'en haut et jusqu'à mi-chemin en descendant la rivière Okanagan, et aux quais du Pacifique-Canadien et aux débarcadères Summerland, Kelowna et Okanagan.

Débarcadère d'Okanagan.

La drague a été envoyée de Kelowna au débarcadère Okanagan et a été employée, du 27 au 31 mars, à creuser le chenal longeant le quai général du Pacifique-Canadien. Durant cette période, on a jeté par-dessus bord 474 verges cubes de vase et d'argile, mesure prise des godets, étant la même que celle prise sur place. Il resta 2,084 verges cubes de plus à être enlevées, mesure prise sur place, et on continua ces travaux jusque dans l'exercice financier suivant.

PITT (LAC).

Ponton.

On a enfoncé les pilotis et posé des chapeaux dessus. On a exhaussé les abords du ponton. L'ouvrage a été fait du 20 au 24 septembre 1915.

PORT-ALBERNI.

Port-Alberni, une ville importante du côté ouest de l'île Vancouver, est située à environ 135 milles de Victoria. Elle se trouve sur un bon havre profond, à la tête du canal Alberni, un anse qui communique directement avec l'océan Pacifique. Cette ville est le terminus ouest de la division de l'île du Pacifique-Canadien et les bateaux de la compagnie y font escale régulièrement. Le chemin de fer C. N. P. actuellement en voie de construction, passera dans cette ville. Le commerce du bois, l'agriculture et la pêche sont les principales industries. On a aussi découvert une mine de houille sous la ville. En 1915, on a construit un bureau de poste et une école supérieure.

Une entente a été faite entre le ministère et la corporation de la ville de Port-Alberni par laquelle celle-ci s'engageait de payer la moitié du coût d'un quai, etc., à l'extrémité de la rue Argyle. En vertu d'un contrat avec M. R. H. Wood et Fils, ces travaux ont été construits, comme suit: le quai a 575 pieds de front et une largeur de 56 pieds, en moyenne; les abords ont 329 pieds par 16 pieds; le ponton, 50 par 251 pieds; la passerelle, 36 par 4 pieds, et le hangar, 21 par 16 pieds; on a aussi construit un brise-lames pour protéger le ponton, de 76 pieds de longueur. On a livré sur l'emplacement le 15 août, 76 pilotis créosotés, mais on n'a pas commencé les travaux avant le 8 novembre; le quai a été terminé le 25 décembre 1915.

Le 7 mars 1916, on a donné l'autorisation pour l'installation d'un système d'éclairage et d'un appareil à l'eau, le coût étant payé par le ministère. La corporation de Port-Alberni consentit à se charger du futur entretien de ces systèmes. La somme dépensée par le ministère est de $2,498.93.

PORT-CLEMENTS.

Port-Clements est situé à la tête de l'anse Massett, sur l'île Graham une des îles Queen Charlotte, est le centre d'une région qui produit une très grande proportion d'épinette claire que l'on emploie, pendant cette guerre, dans la construction des aréoplanes. En 1913, le ministère construisit un quai qui est devenu tellement endommagé par les tarets qu'il menaçait de s'écrouler. On a donné l'ordre de le réparer temporairement. Afin de faciliter le parachèvement de l'ouvrage, on a fait des arrangements avec M. W. L. Barton, qui s'engagea de conserver le quai en sûreté jusque ce qu'une nouvelle somme soit votée pour les nouveaux travaux projetés. L'ouvrage qu'il a fait a coûté beaucoup plus que la somme de $500 qu'on lui a payée.

POWELL-RIVER.

Powell-River est une ville d'environ 2,000 habitants, située sur la terre ferme, dans la Colombie-Britannique, à 80 milles au nord-ouest de la villes de Vancouver; on y trouve une grande manufacture de papier produisant annuellement 75,000 tonnes de papier à journaux. A peu près 370,000 tonnes de marchandises sont reçues et expédiées dans ce havre, tous les ans.

Le havre est protégé contre les vents du sud-est par un brise-lames, construit en 1911-12 par la *Power River Paper Co.,* et acheté par le ministère, la même année. De grosses vagues se brisant sur ces travaux y firent des brèches et on dépensa $4,931.72 pour les réparer ainsi que pour maintenir une pente de 1½ dans 1 sur le côté sud-est du brise-lames.

L'ouvrage a été exécuté par *James MacDonald & Co.,* en vertu d'un contrat lui accordant $1.60 pour chaque tonne de pierre placée dans les travaux; 3,033 tonnes de pierre ont été mises dans les brêches et sur le sommet afin de niveler les travaux.

L'ouvrage a été commencé le 13 juillet et complété le 22 août 1915, au coût total de $4,931.72.

PROCTOR NARROWS.

Le bras ouest du lac Kootenay se resserre à environ un mille de son issue et forme le goulet qu'on appelle Proctor Narrows. A cet endroit le courant a une vitesse de 8 à 9 milles à l'heure et il y a des remous et des tourbillons qui rendent la navigation très difficile, spécialement pour les canots-automobiles. La drague *Bittern* du ministère était employée en cet endroit le 1er avril 1915 et elle continua ses opérations jusqu'au commencement de la saison des hautes eaux, le 29 juin. On a repris l'ouvrage le 17 août et on continua jusqu'au 27 octobre 1915, quand la drague fut envoyée à Cedar-Creek. On a recommencé le dragage dans les détroits, le 3 novembre 1915, pour les discontinuer le 20 janvier 1916.

Au cours de la saison de 1915-16, deux tranchées ont été creusées sur les côtés opposés du chenal. La tranchée, sur le côté nord, a 311 pieds de longueur et 60 pieds de largeur en moyenne; il y a 2 pieds de profondeur, à l'eau basse. Les déblais enlevés consistèrent en du sable, du gravier et des gros cailloux; il y en avait 6,885 verges cubes, mesure prise sur les chalands. La tranchée sur le côté sud du chenal a 1,200 pieds de longueur et 50 pieds de largeur, en moyenne; il y a 12 pieds de profondeur, à l'eau basse. Les déblais enlevés consistèrent en du sable, du gravier et des cailloux; il y en avait 33,480 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Le facteur d'expansion est de 15 pour 100. La quantité totale de déblais enlevés à Proctor-Narrows, pendant la saison, est de 40,365 verges cubes. Les déblais ont été transportés par des chalands à bascule. Le tout a coûté $15,379.26.

Les améliorations exécutées en cet endroit sont de nature permanente; le courant est réduit à 4 ou 5 milles par heure, ce qui sera un avantage au cours des hautes eaux.

QUATSINO.

Quatsino est un établissement sur le détroit Quatsino, à l'extrémité nord de l'île Vancouver, à 250 milles de Victoria. Il y a une manufacture de pulpe et une station de télégraphe contrôlée par le gouvernement, un bureau de poste et une école. C'est un port d'escale régulier de la ligne du Pacifique-Canadien, faisant le service le long des côtes de l'ouest.

Pour la commodité des canots-automobiles, un quai flottant, de 20 par 20 pieds avec une passerelle de 30 par 5 pieds, a été construit près du quai. L'ouvrage a été fait entre le 14 juin et le 10 juillet 1915. Coût total des travaux exécutés à la journée, $432.25.

QUEEN-CHARLOTTE.

Queen-Charlotte est une ville située sur l'anse Skidegate qui se trouve entre les îles Graham et Moresby, deux des îles Queen-Charlotte; ce groupe d'îles se trouve à environ 100 milles des côtes de la Colombie-Britannique, dans l'océan Pacifique. Le quai en cet endroit est devenu endommagé par les tarets et n'offrait aucune sûreté aux bateaux qui s'y amarraient. Aux points de vue de la construction et de la navigation, l'emplacement du quai original n'était pas favorable et loin d'être économique. Dans la reconstruction, on a démoli le vieux quai et employé les matériaux restés sains dans le nouveau quai, qui se trouve à environ 400 milles à l'est du vieux. Le nouvel emplacement est beaucoup plus favorable au trafic et la construction est beaucoup moins dispendieuse que si le quai avait été reconstruit à la même place. Le quai a été reconstruit avec du bois créosoté; le plancher et le hangar sont les mêmes. Le montant nécessaire pour compléter ces travaux est de $5,699.49.

REFUGE-BAY.

Refuge-Bay est située sur la rive nord de l'île Porcher, à environ vingt-six milles au sud-ouest de Prince-Rupert; c'est l'une des nombreuses îles qui se trouvent le long des côtes ouest de la Colombie-Britannique. Le quai, construit en 1912, avait été si endommagé par les tarets qu'il s'effondra complètement. On a voté la somme de $3,000 pour le reconstruire. Une grande quantité de matériaux du vieux quai a été employée dans sa reconstruction. Les pilotis ont été remplacés par des pilotis créosotés; le vieux hangar a été placé au même endroit. Une fois complété, l'ouvrage sera solide et n'aura pas besoin d'être réparé avant probablement dix ans.

RIVERSIDE.

On a renouvelé sept pieux de défense et le plancher. Cet ouvrage a été fait du 11 au 13 novembre 1915.

ROYSTON (OU ROY'S BEACH).

Royston est une halte-station du chemin de fer E. et N., à 137 milles au nord-ouest de Victoria; la houillère de Cumberland se trouve à 7 milles de là. Il n'y a aucune paroisse organisée, à cet endroit, mais environ 200 habitants dispersés dans cette localité s'occupent d'agriculture.

Six pieux de défense et un pilier de support, dans la tête du quai, ont été renouvelés. On a posé un plancher neuf dans l'entrepôt et de nouvelles marches conduisant au débarcadère, en arrière du quai. A cause de la position exposée du quai il était plus facile de poser ces marches que de construire un quai flottant et une passerelle, comme on se l'était proposé.

Les travaux ont été exécutés pendant le mois d'octobre 1915, au coût de $200.

SAANICHTON.

Saanichton est le centre d'une région agricole alimentant le marché de Victoria, à 10 milles de là. Il y a un bureau de poste. Cet endroit se trouve sur le chemin de fer Victoria et Sidney. Il y a environ 150 habitants.

On a construit un quai flottant de 20 par 35 pieds et une passerelle de 6 par 30 pieds à l'extrémité sud du quai pour le besoin des colons des îles adjacentes. L'ouvrage a été commencé, le 17 mai 1915.

Dépenses totales: $358.35.

SALMON-ARM (QUAI).

Le 4 novembre, la drague *Pelican* a été envoyée de Seymour-Ann au quai de la ville de Salmon-Ann où elle a commencé à travailler. Le 2 décembre, l'ouvrage a été suspendu pour la saison; la *Pelican* a été remorquée jusqu'à Chase, où elle arriva vers midi, le 4 décembre, pour être mise en hivernement.

Pendant qu'elle était employée à Salmon-Ann, la drague a enlevé 2,186 verges cubes de déblais qui ont été jetées par-dessus bord à l'extrémité du large de la longue tranchée s'étendant de l'eau profonde jusqu'au quai. Afin de compléter les travaux, il faudra enlever 20,264 verges cubes de plus.

SEASIDE-PARK.

Seaside-Park est une place d'été sur la rive ouest du détroit Howe, à environ 25 milles de Vancouver.

L'autorisation ayant été donnée de construire un quai flottant en cet endroit, un contrat a été passé avec James McDonald & Cie moyennant $30 pour chaque pieu crésoté, $10 par pilotis en sapin, $30 par mille pieds du bois et 12 cents par livre pour le fer, y compris les pentures, etc., le tout mis en place. L'ouvrage a été commencé le 9 juin et complété le 28 juin 1915.

Ces travaux consistent en un quai flottant de 40 par 60 pieds, construit en billots de cèdre et couvert d'un plancher en traversines de 6 x 8 pouces et en madriers de 2 x 12 pouces; des gardes-corps de 6 x 6 pouces sont posés tout autour. Le quai flottant est tenu en place au moyen de 4 faisceaux de pilotis (*dolphins*) liés ensemble avec une corde métallique. Un hangar de 12 par 16 pieds est construit sur ce quai flottant. Une passerelle de 32 pieds de longueur par 4 pieds de largeur relie le quai flottant avec les abords. Ces derniers sont construits de chevalets de pilotis et ont 444 pieds de longueur par 8 pieds de largeur. Les pièces de couronnement des abords ont 10 x 12 pouces; les trois solives de plancher ont 6 x 11 pouces, et le plancher est en madriers de 3 par 12 pouces. Sur chaque côté, il y a des gardes-corps de 6 x 6 pouces et une rampe. Les pilotis au centre des abords sont renforcés au moyen de liens.

Les dépenses s'élevèrent à $2,982.90.

SEYMOUR-ARM.

Le 20 octobre, la drague *Pelican* partit du débarcadère Wilcox et arriva à Seymour-Arm le lendemain. L'ouvrage commença le 22. Les déblais enlevés consistent en du sable gris; la quantité est de 2,878 verges cubes. Le tout a été jeté par-dessus bord; une quantité de 2,463 verges a été jetée par-dessus bord sans qu'on ait placé les déblais sur des chalands; 342 verges cubes ont été transportées un peu plus loin avant d'être jetées par-dessus bord. Les travaux ont été complétés, le 3 novembre, au coût total de $315.06, soit 11¼ cents par verge cube, en moyenne.

SHUSHARTIE (BAIE).

La baie Shushartie se trouve à l'extrémité nord de l'île Vancouver, et les bateaux de la *Union Steamship Company* y font escale régulièrement. On a construit un pont pour le besoin d'une population dispersée de 200 habitants qui s'occupent d'agriculture et de commerce de bois. La *Goletas Fishing Company* y a érigé une bâtisse pour la mise en conserve du saumon.

Il a été nécessaire de renouveler 32 piliers de support qui avaient été endommagés par les tarets. Cet ouvrage a été commencé le 21 août 1915 et complété le 25 du même mois.

Dépenses, $600.

SICAMOUS.

On a commencé le dragage d'une tranchée qui avait été remplie par les déblais qu'on avait jetés à côté. On a enlevé ainsi 5,905 verges cubes de sable. Cet ouvrage a été terminé le 30 août. Le lendemain, la drague *Pelican* a été remorquée jusqu'au débarcadère Wilcox, à Salmon-Arm.

SIDNEY.

Sidney est une ville au terminus du chemin de fer Victoria et Sidney. Elle est située à 17 milles de Victoria, et a une population de 300 habitants. La compagnie du Grand-Nord a un bateau faisant le service entre cette ville et la terre-ferme. Sidney a trois églises, une école publique et une grande scierie, ainsi qu'un système de téléphone et de malle quotidienne. Les industries sont la pêche, le bois et l'agriculture.

On a donné l'autorisation de faire renouveler 13 défenses et 13 pilotis de support et réparer 4 piliers en béton dans le quai du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ce quai a tellement besoin de réparations qu'il a été fermé au trafic. Cet ouvrage a été fait entre le 13 et le 28 mars 1916; pendant cette période on a pu exécuter des réparations temporaires suffisantes pour l'entretien du quai en attendant qu'on vote le montant nécessaire pour toutes les réparations requises.

SKEENA (RIVIÈRE).

On a repris les travaux dans la rivière Skeena, le 12 avril, et on les a continués jusqu'au 11 octobre 1915, quand le *Cygnet,* bateau-arrache-souches, a été halé sur le rivage, à l'île Digby, et laissé sous la surveillance d'un gardien, après que ses chaudières eurent été nettoyées et ses machines mises en bon état pour l'hivernement.

Les dépenses totales en rapport avec les travaux et l'entretien de la drague s'élèvent à $10,763.54.

Durant la saison, on a arraché 541 troncs d'arbre du fond de la rivière. L'année précédente on en avait enlevé 447. Le coût pour chaque tronc d'arbre est par conséquent $19.88 à comparer avec $24.23 pour l'année dernière. Les dépenses, cette année, ont été $78.94 de moins que celles de l'année dernière.

SKIDEGATE.

Skidegate est un village indien situé sur l'anse Skidegate, entre les îles Graham et Moresby, deux îles du groupe Queen-Charlotte, qui se trouvent dans l'océan Pacifique, à environ 100 milles de la côte ouest de la Colombie-Britannique. Le quai, en cet endroit, étant devenu tellement endommagé par les tarets qu'il était hors de service, a dû être renouvelé. En le reconstruisant, on l'a changé un peu de position afin de pouvoir améliorer les abords et le construire à meilleur marché. On s'est servi du même hangar, mais on a renouvelé les pilotis avec des pilotis créosotés. Ces amélorations ont coûté $6,803.38.

SOMAS (RIVIÈRE).

On a donné l'autorisation, pendant l'exercice financier de 1911-12, de faire enlever vingt troncs d'arbre qui se trouvaient dans le chenal creusé par la drague *Mastodon,* dans la rivière Somas, et qui constituaient un danger pour la navigation entre Port-Alberni et Alberni. Les travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat, au coût de $400; ils ont été commencés le 14 novembre et terminés le 23 novembre 1915.

THOMPSON-SUD (RIVIÈRE).

La drague *Pelican* du ministère a été employée dans la rivière Thompson-sud, entre la ville de Kamloops et le lac Shuswap, afin d'améliorer la navigation à partir de Savona, à l'extrémité du lac Kamloops jusqu'à tous les villages situés sur la rivière Shuswap, en bas de Enderby. Le niveau de l'eau dans le lac Shuswap est de 11 pieds d'altitude, à l'eau basse, et dans le lac Kamloops le niveau est à 25 pieds. On ne peut déterminer la profondeur moyenne d'eau, d'une année à l'autre, à cause du changement dans la température, pendant la saison des hautes eaux.

On a fait du dragage en différents temps et à plusieurs endroits dans la Petite rivière et dans la rivière Thompson-Sud, dans le but d'établir une route pour les petits bateaux. Ceci ayant été accompli, on continua à creuser dans les mêmes places afin d'agrandir et de creuser un chenal temporaire et d'améliorer en même temps la route entière, sans le rapport du courant et de la profondeur. On se propose d'augmenter la profondeur à un minimum de 4 pieds, à l'eau basse.

Au cours de l'exercice financier de 1915-16, le travail de la drague *Pelican* a été consacré à l'augmentation de la largeur et de la profondeur de la rivière, et à redresser les tranchées creusées pendant les années précédentes, à travers les battures qui se trouvent près de Shuswap et à plusieurs débarcadères du lac Shuswap.

SPILLER (RIVIÈRE).

La rivière Spiller se trouve sur la côte est de l'île Porcher, une des nombreuses îles disséminées le long de la côte ouest de la Colombie-Britannique. Elle est à environ 30 milles au sud-ouest de Prince-Rupert. Le quai, construit en 1912, était de venu tellement endommagé par les tarets qu'il s'écroula presque complètement. On a donné l'autorisation de renouveler le quai et on s'est servi d'une quantité de matériaux du vieux quai. Les pilotis ont été remplacés par des pilotis créosotés. Le quai se trouve maintenant dans un état tel qu'il n'aura pas besoin d'être réparé avant dix ou quinze ans. Il a fallu en tout $3,918.34 pour compléter les travaux.

SQUAMISH (RIVIÈRE).

La rivière Squamish coule à travers la ville de Newport, jusqu'à la tête du détroit Howe. Un commerce considérable de bois se fait le long de ses rives et les billots sont flottés jusqu'à l'embouchure. Quelques-uns des billots et les débris entraînés par les eaux du printemps s'accumulent par endroits et forme des barrages qui obstruent le passage libre de l'eau, menaçant ainsi d'inondation les terrains bas qui se trouvent à l'embouchure de la rivière.

On dépensa le montant de $903.15 pour enlever ces obstructions du chenal principal de la rivière, l'ouvrage étant exécuté à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 25 mai et terminé le 31 juillet 1915, au coût total de $903.15.

STAVE (RIVIÈRE).

La rivière Stave se décharge dans la rivière Fraser, à environ 25 milles en bas de New-Westminster, sur la rive nord. Un commerce de bois considérable se fait sur le lac Stave; environ 30,000,000 pieds de billots sont mis à l'eau, chaque année, pour être descendus jusqu'à la rivière Fraser. Les travaux consistèrent à creuser la rivière à l'extrémité des glissoirs pour les billots, dont se sert la *Western Canada Power Company* pour jeter dans la rivière les billots transportés des chantiers par un chemin de fer.

Comme il est impossible d'amener une drague dans la rivière Stave, à cause du pont fixe du Pacifique-Canadien, construit sur son embouchure, l'ouvrage a dû être fait avec un râcloir tiré par une petite machine à vapeur. L'ouvrage a été fait à la journée. Pour ce travail, on a acheté un râcloir, des poulies, des cordes, etc.

La tranchée a 260 pieds de longueur et une largeur moyenne de 130 pieds. On a dragué jusqu'à 6 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. On a enlevé 3,824 verges cubes de sable et débris, mesure prise sur place. L'ouvrage a été commencé le 4 octobre et terminé le 30 novembre 1915.

Il n'est pas probable qu'il soit nécessaire de faire d'autre dragage en cet endroit avant plusieurs années.

STEVESTON.

Steveston, dans le district de New-Westminster, est situé à l'embouchure de la rivière Fraser, à environ 17 milles de New-Westminster. C'est le centre d'une région où se font la pêche et la mise en conserve du saumon.

Autorisation a été donnée de faire du dragage dans le chenal de la rivière, qui passe en avant de dix ou douze bâtisses où se fait la mise en conserve du saumon, et qui est, par conséquent, fréquenté par un grand nombre de bateaux de pêche et de steamers employés à l'expédition. On a ocmmencé l'ouvrage le 17 juin pour le terminer le 15 juillet 1915. Le dragage a été exécuté par la drague *King Edward,* du ministère.

La tranchée a 1,750 pieds de longueur avec une largeur minimum de 150 pieds; la profondeur est de 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les déblais enlevés sont du sable et de la vase. Quantité enlevée, 66,740 verges cubes, mesure prise sur place, y compris les 2,310 verges cubes enlevées au-dessous du niveau de la pente.

On a fait du dragage, ici, en 1913-14, et il est probable qu'il faudra draguer à nouveau dans deux ou trois ans. Si on prolongeait la tranchée vers l'est jusqu'en eau profonde, il est probable que l'action des eaux empêcherait le chenal de se remplir.

D'après les registres des capitaines des dragues, on a déjà enlevé, en cet endroit, 99,715 verges cubes de déblais, ce qui démontre que les parties creusées se remplissaient continuellement pendant les travaux.

STIKINE (RIVIÈRE).

La rivière Stikine se trouve dans le nord de la Colombie-Britannique et coule vers le sud-ouest pour se décharger dans l'océan Pacifique à Wrangell, Alaska. Les premiers 35 milles, à partir de son embouchure, se trouvent dans le territoire américain, mais les autres 130 milles, c'est-à-dire jusqu'à l'anse Telegraph, la tête de la navigation, se trouvent dans la Colombie-Britannique. Cette rivière est le principal débouché des districts miniers et de fourrures du nord de cette province. Elle est devenue dangereuse à cause des troncs d'arbres qui se sont accumulés sur les battures. Afin d'exécuter des améliorations durables, il faut faire l'ouvrage pendant l'hiver, tard dans l'automne et tôt dans le printemps, c'est-à-dire dans la période des eaux basses. Au printemps de 1915, on commença les travaux aux endroits les plus dangereux, où les souches et les troncs d'arbres barraient pour ainsi dire la rivière. Pendant l'hiver, on s'occupa du rapide dangereux de Glenora, où on a dû enlever au moyen d'explosifs des gros cailloux qui nuisaient à la navigation; ces travaux ne sont pas encore terminés. Au cours de l'année prochaine, il y aura huit bateaux portant des passagers et des marchandises sur cette rivière, à cause de la découverte de mines d'une grande valeur et

des dépôts aurifères que l'on croit d'une grande étendue et qui se trouvent en haut des limites, à l'anse Telegraph.

Les travaux qui ont été entrepris sont d'un immense avantage aux commerçants, aux trappeurs, aux prospecteurs et au public en général. Dépenses totales pour l'exercice financier, $5,611.02.

SUMMERLAND.

La drague *Heron* a commencé à creuser le long du quai du Pacifique-Canadien. On a continué l'ouvrage jusqu'au 5 février; on a alors suspendu les travaux à cause du froid. La drague a été amenée à Kelowna où elle a été laissée jusqu'au 6 mars, lorsque l'ouvrage a été repris. Les travaux ont été terminés le 17 mars. On a enlevé 1,996 verges cubes de déblais: 848 verges cubes ont été jetées par-dessus bord et 1,148 verges cubes ont été transportées plus loin.

TAMBOLINE (ÉTANG).

L'étang Tamboline, dans le district de New-Westminster, s'étend du nord au sud dans l'île Westham, à partir de la rivière Fraser jusqu'au battures de sable, à l'embouchure de la passe à Canot. C'est à l'extrémité sud de l'étang que s'est fait le dragage, cette année. La drague *King Edward* a creusé afin de permettre aux petits bateaux de monter l'étang dans leur transport des grains, du foin et d'autres produits agricoles.

En 1914-15, la *Navigation Dredging Co.*, de Vancouver, a fait du dragage, à cet endroit, sur ses propres charges. Elle a creusé une tranchée de 1,050 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. On a enlevé environ 19,478 verges cubes de vase et de sable, mesure prise sur place. La profondeur de 7 pieds ne s'est pas maintenue; les déblais, qui avaient été déposés le long des abords de la tranchée, sont tombés en grande partie dans la tranchée.

Le 26 avril 1916, la drague *King Edward* a commencé à travailler et, le 10 juin 1915, elle avait complété cette tranchée à travers l'étang, jusqu'au pont.

La tranchée a 3,200 pieds de longueur et de 85 à 130 pieds de largeur. La quantité totale de déblais enlevés est de 123,660 verges cubes de sable, mesure prise sur place. Les déblais ont été pompés en arrière de la cloison étanche du pont retenant le remblayage, et sur les rives de l'étang renforçant ainsi les digues. On croit que ces travaux sont de nature permanente.

Les registres tenus par le capitaine de la drague contiennent le montant de 128,-510 comme étant la quantité de verges cubes de déblais enlevés.

THOMPSON (RIVIÈRE).

Pendant l'exercice financier dernier, une tranchée a été prolongée de 188 pieds. Elle a 45 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur. On a enlevé 940 verges cubes de déblais, mesure prise dans les godets. Ces déblais consistaient en du sable et du gravier, que l'on a jetés sur les bords de la tranchée. Ces travaux étant terminés, on amena la drague à la batture Coburn. Cette tranchée, creusée pendant 1914-15, a été élargie de 45 pieds sur une distance de 804 pieds, avec une profondeur moyenne de 3 pieds. On a enlevé 400 verges cubes de gravier et d'argile, que l'on a jetés par-dessus bord et 3,220 verges cubes que l'on a transportées plus loin. La mesure prise sur place correspond à celle prise dans les godets. Ces travaux ont été commencés le 9 avril et terminés le 26 mai.

Le 27 mai, la drague *Pelican* a été renvoyée à Chase pour subir des réparations. Elle fut envoyée de là pour Sicamous, le 2 août, où elle arriva le lendemain.

TWO-BEACON (BATTURE).

La drague *Sheldrake* du ministère a commencé à travailler à l'extrémité inférieure de la batture Two-Beacon, le 27 octobre 1915 et a continué jusque ce que les glaces l'aient forcé de suspendre les travaux, le 11 janvier 1916. L'ouvrage a été repris le 6 mars 1916 et complété le 31 du même mois. Pendant ces deux périodes, on a creusé une tranchée de 3,600 pieds de longueur par 75 pieds de largeur; on a enlevé 48,850 verges cubes de sable et d'argile, qu'on a jetés par-dessus bord. Le facteur d'expansion est de 15 pour 100.

Cette tranchée constitue un chenal, ayant 8 pieds de profondeur à l'eau basse, où les steamers peuvent passer à n'importe quel temps de l'année.

Coût total des travaux, $5,865.94.

UNION-BAY.

Union-Bay est un centre important ayant un bureau de poste et des douanes ainsi que des systèmes de télégraphe et de téléphone. Il est situé sur le détroit Baynes, à 50 milles au nord-ouest de Nanaïmo et à 7 milles des mines Cumberland dont il est le point d'expédition. Il y a un service de malle, cinq fois la semaine.

Les travaux consistèrent à renouveler 29 pilotis de défenses sur le devant du quai ainsi que 4 liens et deux piliers de support dans le quai et dans les abords. On a commencé l'ouvrage au commencement d'août 1915, et on a fini le 25 du même mois, au coût total de $510. L'ouvrage a été exécuté en vertu d'un contrat par James MacDonald et Cie.

Après cela, on a trouvé qu'il était nécessaire de faire d'autres réparations au quai et aux abords. On a renouvelé 27 pilotis, dans le quai, ainsi que 3 défenses et 5 liens dans la tête du quai, et d'autres réparations peu importantes. Ces travaux ont été exécutés en vertu du même contrat; ils ont été commencés en octobre 1915 et complétés le 25 du même mois.

La somme de $550 a été dépensée.

RIVIÈRE FRASER-SUPÉRIEURE ET SES TRIBUTAIRES.

Deux équipes ont été organisées, une pour s'occuper des travaux sur la rivière Tachi et l'autre des travaux sur la rivière Stuart.

L'équipe de la rivière Tachi est partie de Vanderhoof, le 31 août, et arriva à Fort-Saint-Jacques, le 1er septembre. L'équipe de la rivière Stuart partit deux jours plus tard et arriva le 3 septembre. Deux bateaux ont été construits, un pour chaque équipe, et, le 7 septembre, les deux équipes partirent pour les endroits où elles doivent travailler.

Les travaux sur la rivière Tachi étaient une continuation de ceux exécutés pendant l'automne de 1914 et consistèrent à enlever des cailloux de différentes dimensions du chenal, afin de permettre aux bateaux à gazoline de remonter la rivière, du lac Stuart jusqu'au lac Trembleur et de là au lac Tacla, par la rivière Middle. Il y a un bon chenal sur toute cette distance et on espère qu'avec d'autres petites dépenses, on pourra compléter ces améliorations, au cours de l'automne de 1916, afin que des bateaux à vapeur ordinaires puissent naviguer sur la rivière.

Les travaux sur la rivière Stuart ont été exécutés sur toute sa longueur, à partir du lac Stuart jusqu'à l'embouchure de la rivière Nechacs, une distance d'environ 75 milles. Un assez bon chenal a été creusé pour les bateaux à gazoline, à partir des rapides Chinlac jusqu'au lac Stuart, et on a ouvert un passage à travers ces rapides par lequel un bateau à vapeur peut passer avec sûreté, quand l'eau est suffisamment haute.

Avec la tête des rapides Chinlac comme un terminus et la tête du lac Tacle comme l'autre, il y a maintenant une bonne route fluviale à travers le district du lac Stuart, sur une distance de 195 milles, comme suit:—

	Milles.
Rivière Stuart	75
Lac Stuart	26
Rivière Tachi	13
Lac Trembleur	8
Rivière Middle	23
Lac Tacla	50
Total	195

Le 30 novembre, l'ouvrage a été terminé. Les outils et l'équipement du camp ont été emmagasinés, une partie à Fort-Saint-Jacques et le reste dans une cabane sur la rivière Stuart.

Les dépenses totales de ces travaux s'élèvent à $12,462.11 réparties également entre les deux équipes.

VALDES (ÎLE).

On a accordé l'autorisation pour la construction d'un débarcadère à l'extrémité nord de l'île Valdes, à environ 14 milles de Nanaïmo, que l'on a complété comme suit: on a construit un quai flottant, de 24 pieds et 5 pouces par 16 pieds et 4 pouces; les abords ont 25 pieds par 4½ pieds, et la passerelle, 26 pieds par 3½ pieds. Il y a aussi des piliers en béton armé, à la tête de la passerelle. La construction a été commencée le 5 août et achevée le 11 septembre 1915, au coût total de $399.30.

FIRST NARROWS.

L'entrée de l'anse Burrard se trouve à travers un chenal étroit, appelé *First Narrows.* Ce chenal varie en largeur, la partie la plus étroite étant vis-à-vis de la pointe Prospect, où il a 450 pieds de largeur sur une distance de 30 pieds. Les travaux qui s'y font ont pour but d'élargir ce chenal jusqu'à 1,200 pieds et de le creuser jusqu'à 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. Les travaux sont exécutés par la drague à échelle *Mastodon,* avec une équipe de nuit et une équipe de jour. Le tableau suivant donne les détails des travaux:

Dates entre lesquelles les travaux ont été exécutés.	Verges cubes, mesure prise sur les chalands.	Déblais.
Du 1er avril 1915 jusqu'au 15 mars 1916	969,020	Gravier.

La mesure prise sur place serait 20 pour cent moindre que celle prise sur les chalands (ce pourcentage étant plus exact que 15 pour cent), soit 807,517 verges cubes.

Le plan complet des améliorations à faire aux *First Narrows* a été soumis à l'ingénieur en chef, le 1er décembre 1909; alors on jugea qu'il était nécessaire d'enlever 2,116,900 verges cubes, mesure prise sur place, y compris 68,900 verges devant être enlevées sur la batture Parthia, au centre de l'extrémité est des détroits. Ces chiffres ont été donnés en vue de l'élargissement du chenal original à 1,200 pieds de largeur et du creusage jusqu'au 30 pieds de profondeur, à l'eau basse des hautes marées. Le 4 octobre 1913, on recommanda le creusage jusqu'à 35 pieds de profondeur, à l'eau basse des hautes marées. Ces travaux nécessitant le dragage de 371,000 verges cubes de plus, ont été autorisés et sont actuellement à se faire. On a dû enlever 90,000 verges cubes de

plus de déblais, en creusant une tranchée de 200 pieds sur la rive nord, pour poser les tuyaux à l'eau de Vancouver, formant un total de 3,365,299 verges cubes de déblais, mesure prise sur place. Les déblais additionnels enlevés jusqu'ici comprennent 96,277 verges cubes pour le creusage d'un pied au-dessous du niveau original sur la rive nord; 63,700 verges cubes enlevées dans une deuxième tranchée pour les tuyaux à l'eau, et 28,250 verges cubes en creusant la batture Parthia jusqu'à un pied au-dessous du niveau, soit un total de 188,227 verges cubes, mesure prise sur place.

Le grand total s'élève à 3,553,526 verges cubes, mesure prise sur place. En ajoutant 20 pour cent à ce montant, on obtient la mesure prise sur les chalands. Le tableau suivant donne la quantité de déblais enlevés jusqu'au 31 mars 1916.

	Verges cubes, mesure prise sur les chalands.
1911-12..	249,620
1912-13..	207,000
1912-13. Batture Parthia..	134,700
1913-14..	787,180
1914-15..	922,480
1915-16..	969,020
	3,270,000

Il y a encore 994,231 verges cubes de déblais à enlever.

Il n'est pas possible de donner les dimensions des travaux exécutés cette année à cause de la forme irrégulière de l'étendue des travaux. Ces travaux sont permanents et ont été exécutés par la dragues *Mastodon* du ministère, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

Quai.

Le 26 janvier, une autorisation a été accordée de passer un contrat avec les MM. Snider Bros., et Brethour, pour la construction d'un quai en avant de la bâtisse d'immigration, moyennant la somme de $4,549.00.

Le quai tel que construit, consiste en des chevalets de pilotis avec ùn plancher en bois, de 30 pieds de largeur et 240 pieds de longueur, s'étendant sur toute la longueur du hangar de détention.

Il y a des abords de 14 pieds de largeur, sur le côté est et sur le côté ouest du quai et un quai flottant de 12 pieds par 30 pieds, placé à l'angle nord-est. On se servit de bois créosoté pour les pilotis principaux et les piliers de support.

L'ouvrage a été commencé le 11 mars et complété le 7 avril.

Quai.

(Ce quai est décrit en entier dans le rapport annuel de 1915.)

L'ouvrage a été commencé le 1er octobre 1913 et achevé le 31 octobre 1915.

Le montant final de $1,744,983 a été soumis à Ottawa pour paiement, dont $5,362.61 pour des travaux supplémentaires. Des frais d'inspection s'élevant à $5,594.34 ont été payés par ce bureau, formant un total de $778,837.37, pour l'année.

Les montants pour les travaux supplémentaires comprennent $1,484.78 pour la cloison étanche sur le côté ouest du remblayage, et on a dépensé $2,458.17 pour les billots flottants au lieu d'une moise inférieure.

L'autre item pour les travaux supplémentaires s'élève à $1,419.70, pour la construction du quai flottant pour l'accostage des petits bateaux. Ce quai flottant est construit en billots de cèdre, avec des traversines et un plancher; la passerelle a 44 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, conduisant du niveau du quai jusqu'au quai flottant et retenue au moyen de pentures a un pilier en béton enfoncé dans la terre.

FALSE-CREEK.

Les travaux exécutés à False-Creek ont pour but d'utiliser comme un havre additionnel l'anse Burrard, un long et étroit bassin d'eau peu profonde, s'étendant de la baie Anglaise jusqu'au centre de la ville. Cet ouvrage nécessite le creusage d'un chenal, d'environ 13,500 pieds de longueur, 350 pieds de largeur et de 20 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées, à partir du niveau de la baie Anglaise jusqu'au pont du Grand-Nord, construit sur False-Creek. On devra aussi creuser une tranchée d'environ 2,400 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 188 pieds, s'étendant de l'extrémité intérieure du chenal principal et allant vers le nord; la profondeur de cette tranchée est de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des hautes marées.

Le 3 mars 1913, on a passé un contrat avec la *Pacific Dredging Company,* de Vancouver, pour le dragage de 3,300,000 verges cubes de déblais au taux de 21 cents par verge cube, mesure prise sur place. Le 24 décembre 1913, on a autorisé l'enlèvement de 542,000 verges cubes de plus. Ces déblais ont été dragués dans le bassin de virage, à l'extrémité intérieure de la tranchée. Ceci forme un total de 3,842,000 verges cubes de déblais devant être enlevées à False-Creek, tel qu'autorisé. Jusqu'au 31 mars 1916, on a enlevé 3,236,451 verges cubes de déblais. Au 31 mars 1915, on avait enlevé 1,846,281 verges cubes; au cours de l'exercice 1915-16, on a donc enlevé 1,390,170 verges cubes d'argile, de sable, de gravier, de coquilles et de cailloux. Il n'est pas possible de donner les dimensions des travaux exécutés cette année, vu que le dragage s'est fait à tant d'endroits dans le chenal et qu'à plusieurs places le dragage avait déjà été fait en partie. Le nombre total de verges cubes de déblais qu'il reste à enlever, après le 31 mars 1916, d'après la quantité déjà draguée, est de 605,549 verges cubes.

Un compte de $679,654.71 devant être payé aux entrepreneurs a été envoyé à Ottawa.

VICTORIA.

Brise-lames.

Le brise-lames à la pointe Ogden, qui a 2,500 pieds de longueur, est pour ainsi dire achevé.

Le remplissage en pierre a été complété au cours de l'exercice 1914-15; la quantité totale est 24,925 tonnes.

La levée est construite jusqu'au commencement de la deuxième courbe et, à partir de là jusqu'à l'extrémité extérieure, elle est complétée jusqu'au niveau de l'eau basse. On a placé dans la levée, au cours de l'année, 237,861 tonnes de moellons.

On a posé du granit sous l'eau jusqu'à l'extrémité de la deuxième courbe, et, au-dessus du niveau de l'eau basse les rangs ont été complétés jusqu'à 100 pieds en deça de l'extrémité de la deuxième courbe. Le rang du fond a été éliminé, à partir du commencement de la deuxième courbe. Au cours de l'exercice financier, on a posé 79,918 tonnes de pierre.

Les blocs en béton ont été complétés jusqu'à l'élévation 21, ainsi que le bloc central de la deuxième courbe, formant une longueur totale de 1,804 pieds. A cause du tassement des blocs, on y a ajouté d'autre béton, c'est-à-dire 140 verges cubes. Pendant l'exercice dernier, on a construit un mur de 24 pieds de longueur, se joignant à l'extrémité du brise-lames. La quantité de béton employée pendant l'exercice financier s'élève à 3,405 verges cubes, formant un total de 14,031 verges cubes.

Les excavations ont été presqu'entièrement complétées, en 1914-15, et aucune n'a été faite cette année. Le peu qui reste à creuser se trouve près du mur de jonction. La quantité totale de roc excavé jusqu'à date est de 54,647 verges cubes.

Dépenses pendant l'exercice financier: $685,472.73.

VICTORIA.

Quai.

La quantité totale de terre enlevée est de 45,228 verges cubes.

La quantité totale de roc enlevé est de 12,000 verges cubes.

La levée est presque complétée, la quantité déposée pendant l'année étant de 36,524 tonnes.

On a déposé du gravier sur la plus grande partie de la surface de la levée en moellons afin de former des lits pour les caissons. On a déjà nivelé la surface sur une longueur de 1,890 pieds, prête à recevoir les caissons; les matériaux employés sont considérés comme des moellons et sont payés comme tels. Quand la couche supérieure est posée, la quantité est déduite de la quantité de moellons et le paiement est fait selon le prix de la pierre concassée, pour un pied de profondeur. Le reste est payé le prix des moellons. La quantité de pierre concassée déposée pendant l'année s'élève à 1,778 verges cubes.

On a immergé deux caissons de 80 pieds, sur la cloison étanche, au côté est du quai n° 2; sept caissons ont été immergés sur le côté est du quai n° 2; trois caissons de 80 pieds et un de 90 pieds, sur le côté ouest du quai n° 2; quatre caissons de 80 pieds ont été immergés sur la cloison étanche, entre les quais n°s 2 et 3, et un caisson de 80 pides sur le côté est du quai n° 3, formant un total de dix-huit caissons immergés au cours de l'exercice financier. Deux caissons de 80 pieds ont été immergés en 1914-15, portant à 20 le nombre de caissons immergés jusqu'au 31 mars 1916. Il y en a un autre qui est prêt à être mis en place.

La quantité de béton contenue dans les dix-huit caissons immergés en 1915-16, y compris 50 pour 100 du caisson construit mais non immergé, s'élève à 22,498.11 verges cubes.

Il y a 1,573,761 tonnes d'acier dans ces caissons.

En 1915-16, on a placé 16,988 verges cubes de pierre dans les caissons, soit environ 30 pour 100 de la quantité requise pour les caissons mis en place.

Le remplissage a été mi dans les quais jusqu'au niveau de 35 pieds et on n'en a presque pas placé entre les cloisons étanches et le rivage; la quantité déposée, 83,534 verges cubes.

Dragage.

Le dragage exécuté au cours de l'année dernière a été fait dans le but d'améliorer l'entrée du havre en enlevant du roc et de la vase près de la pointe Shoal et de creuser le chenal conduisant à la baie James, surtout en draguant dans le roc, près de l'île Pelly et de la pointe Soughees. L'étendue de la partie navigable est augmentée graduellement, d'année en année, et la profondeur requise de 20 pieds au-dessous de l'eau basse est maintenue. Le matériel suivant a été engagé dans cet ouvrage; les dragues *Ajax, Mudlark* et *Victoria,* la dérocheuse *Lobnitz No. 1* et les outillages à forer n°s 1 et 2. Pendant l'année, la drague *Ajax* a été amenée deux fois à Nanaïmo, environ douze semaines en tout, tandis que la drague *Mudlack* est devenue submergée et cessa de fonctionner durant six semaines.

Le bassin de virage en dehors des quais du large a été agrandi de 4½ acres; il a été dragué jusqu'à 30 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse afin de permettre aux vaisseaux océaniques de reculer et de tourner, en laissant les quais du large. On a aussi commencé à draguer le bassin des quais du large afin d'atteindre le niveau requis de 30 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, où du remplissage avait eu lieu.

Le chenal s'étant rempli, entre la pointe Shoal et l'île Work, près de l'entrée du havre intérieur, on a dû draguer de nouveau; vers la fin de l'exercice, on avait atteint la profondeur requise, et on a creusé sur une largeur additionnelle de 70 pieds, sur le côté est du chenal, entre les quais extérieurs et la pointe Shoal. Au large de la pointe Shoal on a dragué sur une largeur additionnelle de 130 pieds, en enlevant du roc, du sable, etc., ce qui permet une entrée plus facile aux vaisseaux faisant le tour de la pointe; cette amélioration est appréciée favorablement des marins. Comme cette partie du havre est exposée aux vents du sud-est, on ne peut exécuter les travaux que pendant une température favorable, et il arrive souvent que les dragues soient obligées de chercher abri, quand elles travaillent dans cette partie. On a exécuté des améliorations considérables en creusant dans le roc, près de l'île Pelly. Le rocher Princess a été dragué sur une longueur de 120 pieds, jusqu'à une profondeur de 18 pieds à l'eau basse et le rocher Platform a été presqu'entièrement enlevé. Au commencement de 1914, ce rocher était à sec, à mer basse, mais, à présent, il y a la profondeur requise de 20 pieds. Le phare marquant le chenal, à cet endroit, a été transporté à 250 pieds plus à l'ouest et à 100 pieds plus au nord. Les vaisseaux peuvent maintenant, pour la première fois que la navigation est établie dans ce havre, suivre une route droite entre la pointe Laurel et le coude du chenal, à la pointe Shoal.

On a dragué sur une largeur moyenne de 75 pieds, jusqu'à la profondeur requise, dans la partie la plus étroite du chenal, sur le côté nord, entre les pointe Soughees et Laurel. On est à enlever du roc, de l'argile et de l'argile dure sur le côté est de la pointe Soughees et vers le pont du chemin de fer E. et N., afin de pouvoir creuser davantage dans le roc. Cette largeur additionnelle sera d'un avantage considérable aux bateaux du Pacifique-Canadien qui doivent reculer et tourner après avoir laissé le quai. On a créé plus de facilités pour les vaisseaux du gouvernement, en creusant un bassin d'amarrage près du quai du gouvernement, jusqu'à une profondeur de 18 pieds à l'eau basse.

Sur le côté ouest du havre supérieur, entre les pointes Hope et Ellice, on a dragué sur une largeur additionnelle de 130 pieds, ainsi que sur une étendue considérable de la partie navigable du chenal entre le dépôt *Victoria Machinery* et le pont de Rock-Bay. La seule obstruction qui reste dans le havre supérieur est le rocher Turpel, qui se trouve dans le centre, mais il y a un chenal de chaque côté de ce rocher et l'enlèvement de ce dernier n'est pas si urgent que le dragage des autres rochers dans les autres endroits du havre.

Un chenal de 70 pieds de largeur et variant de 5 à 2 pieds en profondeur, à l'eau basse, a été creusé dans Rock-Bay vers le havre supérieur, afin d'obtenir un chenal navigable pour les chalands allant aux quais de l'extrémité sud-est de la baie. Les travaux ont été commencés par la drague *Victoria,* du type *orange-peel.* On a aussi creusé un chenal conduisant à la manufacture d'asphalte de la ville, de 70 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur, à l'eau basse, à l'exception de son extrémité supérieure ou la nature du fond n'a pas permis le creusage jusqu'à cette profondeur. On a exécuté ces travaux dans le but de créer des facilités pour le transport de matériaux pour la construction de chemins, au moyen de chalands.

Ci-suit un tableau des déblais enlevés dans le havre de Victoria, pendant l'exercice financier:—

	Verges cubes, roc.	Total.
Pointe Shoal..	2,985	
Côté nord du chenal, près de l'île Pelly et de la pointe Soughees..	33,435	
A l'emplacement du quai, à la pointe Ogden, pour un essai de dragage..	30	
		36,450

	Argile et vase.	
Jusqu'à 30 pieds à l'eau basse.		
Aux quais extérieurs et au bassin de virage adjacent..	44,995	
Jusqu'à 20 pieds à l'eau basse.		
Amélioration et élargissement du chenal entre l'entrée du havre et la pointe Soughees..	85.020	
Au côté ouest du chenal entre la pointe Soughees et le pont du E. et N..	86,565	
Bassin d'amarrage au quai du gouvernement.. ..	2,500	
Havre supérieur, côté ouest..	31,900	
Havre supérieur, entre le dépôt *Victoria Machinery* et la baie Rock..	51,490	
Jusqu'à 5 pieds à l'eau basse.		
La baie Rock..	22,676	
Chenal conduisant à la manufacture d'asphalte ..	12,896	
Aux emplacements des quais, à la pointe Ogden, essai de dragage..	390	
		338,432
Quantité totale de déblais enlevés..		374,882

Les quantités de roc enlevé par les outillages de forage et par la dérocheuse sont les suivantes:—

	Verges cubes, mesure prise sur les chalands.
	Verges cubes.
Dérocheuse—*Lobnitz, N° 1*..	18,195
Outillage de forage, *N° 1*..	9,420
" " " *N° 2*..	8,805
	36,420
Essais de dragage aux emplacements des nouveaux quais..	30
	36,450

Déblais enlevés par chaque drague:—

	Roc.	Argile dure et vase.	Total, verges cubes.
Drague *Ajax*..	33,385	157,945	191,330
" *Mudlark*	......	142,850	142,850
" *Victoria*..	3,065	37,637	40,702
	36,450	338,432	374,882

Les déblais consistèrent en du roc, en grande partie très dur et ne se fendant pas, en argile dure, en argile bleue, en vase et en sable.

Le dragage le plus important qui devra se faire au cours de 1916-17 est la continuation du creusage du rocher à la pointe Shoal et au sud de l'île Pelly, ainsi qu'à la pointe Soughees et sur le côté ouest du chenal entre la pointe Soughees et le pont du chemin de fer E. et N. Si le progrès dans les travaux des autres parties du havre le

permet, on peut commencer à creuser un chenal de 20 pieds de profondeur, à l'eau basse, au nord de l'île Pelly; ce chenal aura une largeur minimum de 300 pieds. Ceci peut être considéré du travail préliminaire au dragage du rocher entier dans cet endroit, afin de créer une autre entrée au havre. On s'est assuré au moyen de forages, que ce chenal peut être creusé sans dragage dans le roc. Il serait aussi avantageux d'agrandir le bassin de virage, vis-à-vis des quais extérieurs, jusqu'à 30 pieds au-dessous de l'eau basse.

WESTHAM (ÎLE).

Ces travaux consistent en un mur pour protéger environ 200 pieds du rivage, sur le côté nord de l'île Westham, qui est rongé par la mer. Ces travaux de protection sont construits d'une rangée de pilotis enfoncés à 6½ pieds d'axe en axe, avec un couronnement de 6 par 11 pouces, assujetti à des pièces d'ancrages en arrière de la levée. En arrière de la rangée de pilotis, on a placé des fascines chargées de pierres. On a employé 45 pieux de sapin, 146 cordes de fascines et 84 verges cubes de roche.

L'autorisation pour ces travaux a été accordée le 29 septembre 1915, et l'ouvrage a été commencé le 5 octobre; il a été complété le 20 octobre.

Dépenses totales, $498.89.

WHITE-ROCK.

White-Rock est une place d'été située sur le golfe de Georgie, un mille au nord de la frontière et sur le chemin de fer du Grand-Nord. On y trouve les quartiers généraux des personnels des douanes et du bureau de l'immigration. Les bateaux allant aux Etats-Unis et venant de là font escale ici pour faire rapport à la douane.

En 1914-15, on a construit une partie du quai projeté, consistant en des abords en chevalets de pilotis, de 628 pieds linéaires, de 20 pieds de largeur, avec un petit quai flottant pour les chaloupes, de 20 par 40 pieds, à l'extrémité du large.

Cette année on a complété le quai en prolongeant les abords de 985 pieds de plus; la structure est en chevalets de pilotis et a 20 pieds de largeur. Le plancher comprend des traversines de 8 par 11 pouces, des solives de 4 x 10 pouces, des pièces de couronnement de 10 par 12 pouces et des madriers de 3 par 12 pouces.

L'ouvrage a été exécuté par la *Fraser River Pile-Driving Co.*, en vertu d'un arrangement accordant $16.20 par mille pieds de bois, y compris le posage de tout le fer pour les liens et la peinture pour les garde-corps, et $5.30 pour chaque pilotis enfoncé. Le ministère fournissant les matériaux.

L'ouvrage a été commencé le 21 mai et complété le 28 juillet 1915, au coût total de $10,157.34.

WHONNOCK.

On a posé 4 pilotis de défenses, un couronnement et des liens et renouvelé les vieux madriers dans le quai.

L'ouvrage a été fait du 15 au 17 septembre.

WILCOX'S LANDING (SALMON-ARM).

Les déblais enlevés consistent en une argile bleue, dure, très difficile à draguer. Comme le godet de la drague ne pouvait pénétrer dans le fond que de quelques pouces à la fois, le travail était lent. On a jeté par-dessus bord 5,542 verges cubes de déblais. Selon la mesure prise sur place, la tranchée a 848 pieds de longueur, 37·5 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 3·61 pieds; la quantité de déblais transportés par des chalands est de 4,251 verges cubes. L'ouvrage a été terminé le 19 octobre. Coût total des travaux, $1,138.36, soit environ $26.73 par verge cube.

WILLIAM-HEAD.

Station de Quarantaine.

William-Head est une station de quarantaine sur le détroit Juan de Fuca, située à 10 milles de Victoria, par voie fluviale. Les bateaux trans-atlantiques doivent faire rapport à cet endroit avant de se rendre à Victoria et à Vancouver.

Les améliorations et les réparations suivantes ont été exécutées au cours de l'exercice financier se terminant en mars 1916:

Quai à charbon.

On s'aperçut qu'il fallait d'autres pieux pour supporter le poids du charbon emmagasiné dans le hangar à charbon. Ce hangar a été transporté ailleurs et trois nouveaux chevalets de pilotis ont été posés entre les vieux. Ils sont construits de six pieux créosotés avec des pièces de couronnement de 12 par 12 pouces. Les traversines, les poteaux et le plancher ont été renouvelés, après quoi, le hangar fut placé à la même place et réparé. Les abords conduisant au quai à charbon ont été réparés et le plan incliné a été pour ainsi dire complètement renouvelé. On a renouvelé dix pilotis de défense en avant et cinq sur le côté du quai, avec les blocs nécessaires. Deux nouveaux faisceaux de 6 pieux créosotés chacun ont été enfoncés au côté du quai à charbon et on a enlevé les trois faisceaux de pilotis actuels. Celui près du devant du quai à charbon a été renforcé au moyen de six nouveaux pilotis créosotés.

Quai principal.

On a enfoncé six nouveaux pilotis de défense en avant du quai principal et on les a liés ensemble par groupe de 5 pilotis avec des câbles. Un chevalet des abords du nord a été renouvelé et les abords inclinés conduisant au quai flottant ont été réparés et exhaussés de 2 pieds, à leur extrémité inférieure.

Hangar pour les outils de l'Ingénieur.

Un nouveau hangar, de 15 par 20 pieds, a été construit sur les abords du quai à charbon; on y a installé des bancs et des armoires. L'extérieur est grossier avec un toit couvert en bardeaux. Le hangar est peinturé pour convenir aux autres bâtisses construites sur le quai.

Ouvrage en caissons.

On a construit un ouvrage en caissons de 70 pieds de longueur, pour prolonger l'ouvrage actuel, érigé en arrière du quai principal pour empêcher l'affouillement par la mer. L'ouvrage en caissons est double, lié au moyen de traversines de 6 x 8 pouces assujetties avec des boulons à pointe perdue de ⅞ pouces. Le remplissage consiste en du gravier et de la pierre. On a consacré quelque temps à améliorer le chemin conduisant à la station. L'ouvrage a été fait à la journée; on a commencé le 22 juin et terminé le 30 septembre 1915, à l'exception des réparations aux abords du quai principal qui ont été exécutées en décembre 1915. Dépenses totales, $2,872.91.

OPERATIONS DE DRAGAGE.

On trouvera dans le rapport la description détaillée de l'ouvrage fait par les différentes dragues, sous le nom de l'endroit où les travaux ont été faits.

Le dragage est décrit et classifié comme suit:—

Classe A.—Le roc solide et les cailloux de deux verges cubes et plus.

Classe B.—Le roc mobile ou schisteux, l'alluvion, le sable, le sable mouvant, la vase, les galets, le gravier, l'argile, l'argile mêlée de sable, le gumbo, les cailloux, l'argile dure et toutes les autres substances non cassifiées dans A.

Les tabeaux suivants indiquent l'ouvrage fait par chacune des dragues du ministère; les montants dépensées sont classifiés sous les en-têtes suivants: —

Gages.—Sous ce titre se trouve le rôle de paye à partir du jour où la drague a commencé à travailler, au printemps, jusqu'au dernier jour de l'ouvrage, en automne. Ceci comprend tant l'équipage régulier que les ouvriers additionnels employés pendant ladite période. Dans le Colombie-Britannique, où la saison diffère de celle des autres provinces, cet en-tête comprendra les rôles de paye pour tout le temps que la drague sera en opération, à l'exception des jours où les travaux sont suspendus, durant la saison pluvieuse, et quand les dragues seront en voie de réparation. (Voir définitions sous l'en-tête "Réparations".)

Combustibles.—Cet en-tête concernera toute dépense pour l'achat du charbon, du bois ou de l'huile employés pour chauffer les chaudières.

Eau.—Le coût d'approvisionnement d'eau pour la chaudière et pour autres usages, si nécessaire.

Subsistance.—Tout ce qui est nécessaire pour nourrir l'équipage, tel que le coût des victuailles, de la glace, des combustibles pour cuire, de la buanderie et des accessoires du coqueron et de la salle à manger.

Quaiage.—Les sommes payées pour quaiage et autres droits, s'il y en a.

Pilotage.—Le paiement des services des pilotes spéciaux, y compris leurs dépenses de voyages.

Provisions, machineries.—Les valves en magasin; les tuyaux et leurs accessoires; les chaînes; les boyaux; la quincaillerie; la bourre de coton; les huiles et les graisses; les articles d'étoupage; les outils; les boulons; le fer; la corde de manille et le câble métallique, etc.

Généralement.—Provisions de balais, de brosses, de pinceaux, de peinture, d'huiles à peinture, de vernis, etc.

Réparations.—Le coût pour entretenir le matériel en bon état comprend:—

Main-d'œuvre.—Les gages payés pour le temps s'écoulant entre la suspension de l'ouvrage, en automne, et la reprise des opérations, au printemps; aussi les gages payés pendant le temps que le matériel cesse de travailler, au cours de la saison des travaux, pour être réparé, la proportion entre ces derniers gages et le rôle de paye étant la même que la proportion entre le temps perdu pour des réparations et le total du temps pendant lequel on aurait pu travailler.

Matériaux.—Les fournitures et les parties achetées pour faire les réparations; les comptes en rapport avec l'ouvrage fait en dehors et les matériaux employés pour les réparations; les victuailles, les combustibles, l'eau, le quaiage, le pilotage, le remorquage et toutes les dépenses éventuelles pendant que les dragues sont en hivernement ou en voie de réparation.

Remorqueurs loués.—Tous paiements faits en rapport avec les remorqueurs n'appartenant pas au ministère.

Dépenses éventuelles.—Sous cet en-tête sont toutes les petites dépenses qui ne sont pas classifiées ailleurs, tels que les prix de passage et les frais de voyage, les taux de fret et de messageries, les montants payés pour le camionnage, les télégrammes, etc.

Dans les travaux suivants, les travaux exécutés par chaque drague du ministère ont été faits au cours de l'année civile. Par conséquent, le coût de l'ouvrage dans une localité ne s'accordera probablement pas avec le montant enregistré dans le rapport du comptable, vu que ce rapport contient le coût de l'ouvrage fait, dans la localité, au cours de l'exercice financier.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 1 ("W. S. FIELDING"), PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	17,418	....	....	....	16,599	22,509	52,328	21,967	39,261	40,277	32,957	29,527	272,843
Espèce de déblais......	Sable et vase.	....	....	....	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable, vase, gravier, roc.	Sable, vase, gravier, roc.	Sable, vase, gravier, roc.	
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs	140 00	....	....	....	250 00	260 00	270 00	260 00	260 00	260 00	260 00	270 00	2,230 00
Temps perdu........ hrs	111 20	....	....	....	188 15	198 35	178 10	224 40	187 50	173 40	182 15	205 45	1,650 30
Nomb. d'heur. de drag.	28 40	....	....	....	61 45	61 25	91 50	35 20	72 10	86 20	77 45	64 15	579 30
Vgs cub. drag. p. heure.	607·54	....	....	....	268·81	366·53	569·83	621·76	544·00	466·49	423·88	459·56	470·82

Détails des dépenses par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	1,158 14	....	....	....	1,893 28	2,010 39	1,704 03	1,013 97	2,223 05	2,028 11	2,141 20	2,639 33	16,811 50
Comb., charb. et huile.	120 01	....	....	....	1,329 04	199 07	710 10	1,005 24	1,237 18	....	1,480 03	376 92	6,457 59
Eau....................	188 53	....	....	....	38 80	....	99 68	....	....	144 13	....	....	471 14
Subsistance............	409 77	....	....	....	609 86	620 25	591 88	354 05	615 14	618 24	600 47	790 74	5,210 40
Quaiage.................	366 00	....	....	....	....	366 00	732 00	....	429 00	732 00	472 80	366 00	3,463 80
Pilotage...............	90 00	....	....	....	130 00	135 00	135 00	130 00	130 00	130 00	130 00	135 00	1,145 00
Magasins. — Machineries..	468 68	....	....	....	64 71	42 78	355 30	516 73	190 90	416 96	269 27	642 73	2,968 06
Magasins. — Généralem...	1 10	....	....	....	34 85	58 76	17 76	32 44	11 28	7 82	10 05	2 60	176 66
Réparations. — Matériaux....	1,326 74	2,149 23	18,751 12	4,731 77	3,432 75	418 94	179 37	2,077 80	1,117 61	542 84	736 82	290 25	35,755 24
Réparations. — Salaires......	1,233 46	1,941 50	1,937 22	1,932 18	240 00	....	597 06	1,434 56	....	440 00	197 50	110 00	10,063 48
Loyer des remorqueurs	680 00	....	....	....	885 50	967 00	1,011 00	....	1,924 00	925 00	962 00	962 00	8,316 50
Dépenses éventuelles...	21 83	....	7 13	....	....	51 07	228 80	71 06	21 60	60 00	....	....	461 49
Dépenses totales...	6,064 26	4,090 73	20,695 47	6,663 95	8,658 79	4,869 26	6,361 98	6,635 85	7,899 76	6,045 10	7,000 14	6,315 57	91,300 86

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Helena*............	4 janv....	16 janv...	St-Jean, chenal..............	9,740 80
	3 mai....	30 sept...		
Remorqueur *Helena*............	1 oct.....	31 déc....	St-Jean, bassins..............	6,327 66
Remorqueur *Canso*.............	1 déc.....	31 déc....	St-Jean, bassins..............	802 60
				16,871 06

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Du	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Nereid*........	4 janv...	16 janv...	St-Jean, chenal..............	680 00
Remorq. *Zella B* et *Ohawana*.	3 mai....	30 sept...	St-Jean, chenal..............	4,343 50
Remorqueur Jas. S. Gregory.	19 juin....	....	St-Jean, chenal..............	7 00
Remorqueur *Neptune*........	19 juin....	....	St-Jean, chenal..............	5 00
Remorqueur *Lillie*...........	17 oct.....	....	Remorquage du chaland, du bassin à la drague..........	5 00
Remorqueur *Zella B*.........	1er oct...	31 déc....	St-Jean, bassins..............	3,276 00
				8,316 50

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chenal St-Jean, N.-B.	10,186 93	3,914 49	286 10	3,158 80	2,100 30	693 65	1,798 50	107 05	21,675 24	6,099 53	5,040 50	264 11	55,327 20
Bassins d'hivernage, N.-B.	6,624 57	2,543 10	185 04	2,051 60	1,363 50	451 35	1,169 56	69 61	14,080 00	3,963 95	3,276 00	197 38	35,973 66
Totaux	16,811 50	6,457 59	471 14	5,210 40	3,463 80	1,145 00	2,968 06	176 66	35,755 24	10,063 48	8,316 50	461 49	91,300 86

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pend. lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Chenal St-Jean, N.-B.	4 janv. 3 mai	16 janv. 30 sept.	Sable et vase	170,082	1,440	351 10	157·55	0·325
Bassins d'hivernage, N.-B.	1er oct.	31 déc.	Sable, vase, gravier et pierre	102,761	790	228 20	157·55	0·350
Totaux				272,843	2,230	579 30	157·55	0·334

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Chenal St-Jean, N.-B.	311 30	49 45	225 10	41 10	238 00	50 00	61 05	....	32 05	10 50	....
Bassins d'hivernage, N.-B.	26 25	20 30	151 25	....	138 15	20 00	59 20	....	....	16 45	....
Totaux, heures	337 55	70 15	376 35	41 10	376 15	70 00	120 25	....	32 05	27 35	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Ancres et amarrage.	Manque de fournitures	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Chenal St-Jean, N.-B.	8 00	....	60 00	....	1 15	1,088 50	La drague travaillait encore le 31 déc. 1915.
Bassins d'hivernage, N.-B.	10 00	30 00	89 00	....	....	561 40	
Totaux, heures	18 00	30 00	149 00	....	1 15	1,650 30	

Remarques générales: Les 242 heures de perdues ont été consacrées à construire des guides pour l'échelle et à poser des nouvelles mailles dans le palan de l'échelle. On a fait des réparations importantes à la chaudière et aux supports d'en arrière.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 2 ("ST. LAWRENCE"), NOUVEAU-BRUNSWICK.

Détails du matériel et temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	12,600	14,800	15,800	15,600	18,200	800	....	77,800
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	Argile et sable.	Argile et sable.	Sable et gravier.	Vase et gravier.	Billots et bâtons.	Gravier....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs	....	....	....	....	....	200 00	296 00	260 00	250 00	260 00	50 00	....	1,316 00
Temps perdu....... hrs	....	....	....	....	....	96 00	171 00	128 00	132 00	132 00	45 00	....	704 00
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	104 00	125 00	132 00	128 00	128 00	5 00	....	612 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	....	121·15	118·43	119·69	132·20	142·18	160·00	....	127·12

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	1,317 16	1,091 50	1,333 87	1,342 17	1,385 50	225 40	....	6,695 60
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	635 75	873 31	1,614 90	418 25	415 80	2,360 07	1 47	6,319 55
Eau	12 00	....	....	....	....	15 00	....	25 00	27 50	....	16 65	69 00	165 15
Subsistance	....	....	....	....	....	413 84	335 50	431 45	408 00	418 50	103 46	22 30	2,133 05
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45 00	....	45 00
Magasins {Machineries	....	....	....	....	....	270 95	35 77	30 90	279 31	7 87	156 81	32 49	814 10
Magasins {Généralem.	....	....	....	....	....	26 33	....	3 00	5 30	....	6 63	....	41 26
Réparations {Matériaux	106 69	145 77	1,458 00	795 72	907 21	1,928 73	378 84	129 15	236 25	404 45	417 54	589 37	7,497 72
Réparations {Salaires	201 59	217 37	235 05	862 71	1,358 62	....	274 47	....	9 00	....	1,126 94	563 34	4,849 09
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	....	27 40	....	....	2 94	....	....	10 00	100 00	....	104 70	245 04
Dépenses totales	320 28	363 14	1,720 45	1,658 43	2,265 83	4,610 70	2,989 39	3,568 27	2,735 78	2,732 12	4,458 50	1,382 67	28,805 56

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Remorqueur *Canso*	8 juin	15 juill	Bathurst, bat. Tête à Gauche	3,322 02					
	15 juill	14 août et 27-31	Bathurst Lumber Co., quai	1,972 64					
	16 août	25 août	Bathurst, batture intérieure	778 93					
	1er sept. / 3 nov.	22 sept. / 4 nov.	Campbellton, quai à eau profonde.	1,505 50					
	23 sept.	2 oct.	Campbellton, quai du marché	796 25					
	4 oct.	2 nov.	Campbellton, aux phares	2,214 72					
				10,590 06					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tibles.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bathurst, batture Tête à Gauche	2,100 52	1,982 52	51 83	669 12	....	14 20	255 56	12 86	2,352 12	1,521 00	....	77 05	9,036 78
Bathurst Lumber Co., Quai	1,247 20	1,177 10	30 75	397 22	....	8 40	151 82	7 63	1,396 62	903 20	....	45 76	5,365 70
Bathurst, batture intérieure	492 35	464 75	12 15	156 81	....	3 00	60 05	3 31	551 37	356 73	....	17 68	2,118 20
Campbellton, quai en eau profonde	951 83	898 30	23 50	303 20	....	6 30	114 82	5 82	1,065 87	689 37	....	35 85	4,094 86
Campbellton, quai du marché	503 30	475 07	12 42	160 60	....	3 40	61 38	3 08	563 62	364 65	....	17 76	2,165 28
Campbellton, en bas des phares	1,400 40	1,321 81	34 50	446 10	....	9 70	170 47	8 56	1,568 12	1,014 14	....	50 94	6,024 74
Totaux	6,695 60	6,319 55	165 15	2,133 05	....	45 00	814 10	41 26	7,497 72	4,849 09	....	245 04	28,805 56

Dépenses faites à :	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Bathurst, batture, Tête à Gauche	8 juin	15 juill	Argile et sable	23,800	330	192	47·07	0·379
Bathurst Lumber Co., quai	15 juill	14 et 27-31 août	Argile et roc	13,200	316	114	47·07	0·406
Bathurst, batture intérieure	16 août	26 août	Sable et gravier	6,200	100	45	47·07	0·341
Campbellton, quai en eau profonde	1er sept	22 sept. et 3 et 4 nov	Vase et gravier	10,800	220	87	47·07	0·379
Campbellton, quai du marché	23 sept	2 oct	Billots et bâtons	5,600	90	46	47·07	0·386
Campbellton, en bas des phares	4 oct	2 nov	Gravier	18,200	260	128	47·07	0·331
Totaux				77,800	1,316	612	47·07	0·370

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.			Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.	Remor-quage, etc.	Du comb.	De l'eau.
Bathurst, batture, Tête à Gauche	11	25	32	....	3	10	18	....	....	10	....
Bathurst Lumber Co., quai	121	16	....	....	3	....	8	....	....	30	....
Bathurst, batture intérieure	10	9	30	....	4	....	....	....	....	....	....
Campbellton, quai en eau profonde	25	9	....	9	29	10	21	....	20	10	....
Campbellton, quai du marché	10	10	12	....	2	....	....	....	....	10	....
Campbellton, en bas des phares	61	14	8	11	12	10	2	....	....	10	....
Totaux, heures	238	83	82	20	53	30	49	....	20	70	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Bathurst, batture, Tête à Gauche	1	....	....	....	28	138	
Bathurst, Lumber Co., quai	....	....	....	....	24	202	
Bathurst, batture intérieure	....	....	....	....	2	55	
Campbellton, quai en eau profonde	....	....	....	....	....	133	
Campbellton, quai du marché	....	....	....	....	....	44	
Campbellton, en bas des phares	....	....	....	....	4	132	
Totaux, heures	1	....	....	....	58	704	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Bathurst, N.-B., le 18 décembre 1915. La plupart du temps perdu, l'a été à cause des réparations faites à l'échelle de la drague.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 3 (RESTIGOUCHE), NOUVEAU-BRUNSWICK.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev. vgs. cub.	....	....	....	....	....	27,899	38,178	30,169	16,532	16,400	....	....	129,178
Espèce de déblais.	....	....	....	....	....	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable, vase bâtons.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	....	....	....	....	....	180 00	270 00	260 00	260 00	230 00	....	....	1,200 00
Temps perdu......hrs.	....	....	....	....	....	114 30	176 00	163 30	200 30	158 30	....	....	813 00
Nomb. d'heur de drag.	....	....	....	....	....	65 30	94 00	96 30	9 30	71 30	....	....	387 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	....	425 94	406 15	312 63	277 84	229 37	....	....	333 79

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	1,192 66	1,203 72	1,203 83	1,199 66	1,186 29	293 26	....	6,279 42
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	131 40	199 72	457 00	509 48	664 48	1,056 84	148 26	63 00	3,230 18
Eau	....	....	....	....	24 00	7 50	....	....	268 15	170 90	....	....	470 55
Subsistance	6 75	....	....	....	22 28	373 20	388 75	386 50	373 00	392 86	325 25	9 88	2,278 47
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	6 95	....	166 90	....	....	131 24	221 31	86 93	175 97	125 85	23 73	8 00	946 88
Magasins {Généralem.	1 93	....	....	....	....	....	....	....	8 50	2 10	11 86	....	24 39
Réparations {Matériaux	505 94	38 75	3,966 29	1,245 53	1,460 80	2,154 59	1,249 32	282 47	32 00	96 44	32 50	102 70	11,167 33
Réparations {Salaires..	195 00	520 00	527 75	712 82	1,083 15	....	....	....	....	....	732 90	311 00	4,082 62
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	....	....	....	....	26 00	33 42	19 49	....	4 65	....	13 37	152 62	249 55
Dépenses totales..	716 57	558 75	4,660 94	1,958 35	2,747 63	4,092 33	3,539 59	2,469 21	2,726 41	3,031 28	1,581 13	647 20	28,729 39

Remorqueurs et employés pour ces travaux.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Fredericton*........	10 juin ..	12 juin et 27 août.	Campbellton, N.-B...........	314 84
	14 juin ..	26 août ..	Oak Point et la Traverse......	4,426 28
	27 août ..	23 sept. ..	Bathurst, Ripple Bar.....	1,009 34
	24 sept. ..	27 oct. ..	Bathurst, Batture extérieure..	1,416 78
				7,167 24

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. General.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Campbellton, quai	275 00	142 43	20 65	100 14	....	....	42 13	1 07	490 57	179 30	....	10 71	1,262 00
Oak Point et Traverse	3,878 40	1,993 91	290 38	1,407 05	....	....	583 81	15 05	6,916 57	2,521 42	....	135 48	17,742 07
Bathurst, batture	884 50	455 18	66 34	320 90	....	....	133 63	3 43	1,572 65	574 90	....	34 59	4,046 12
Bathurst, barre extérieure	1,241 52	638 66	93 18	450 38	....	....	187 31	4 84	2,187 54	807 00	....	68 77	5,679 20
Totaux	6,279 42	3,230 18	470 55	2,278 47	....	....	946 88	24 39	11,167 33	4,082 62	....	249 55	28,729 39

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Campbellton, quai	10 juin	12 juin et 27 août	Sable	2,183	40	17	74 23	0·578
Oak Point et Traverse	14 juin	26 août	Sable, vase et bâtons	94,063	640	239	74 23	0·188
Bathurst, batterie	28 août	23 sept	Sable et gravier	15,332	230	54 30	74 24	0·263
Bathurst, barre extérieure	24 sept	27 oct	Sable et gravier	17,600	290	76 30	74 24	0·322
Totaux	....	....	....	129,178	1,200	387	74 24	0·222

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres.	Remorquage, etc	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Campbellton, quai	....	....	....	10	....	....	....	....	6	3	3
Oak Point et traverse	44 30	3 00	....	3	....	10	4	....	290 30	30	4
Bathurst, batture	51 30	30	42 00	2	....	10	31	....	14	7	2
Bathurst, barre extérieure	21 00	....	111 30	....	....	10	22	....	39	10	....
Totaux, heures	117 00	3 30	153 30	15	....	30	57	....	349 30	50	9

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Campbellton, quai	1	....	....	....	....	23 00	Chèque n° 2300 pour $300 chargé au compte du dragage a été déduit du compte du dragage pour les P.M.; rapport d'août.
Oak Point et traverse	2	4	....	....	6	401 00	
Bathurst, batture	....	....	....	....	15 30	175 30	
Bathurst, barre extérieure	....	....	....	....	....	213 30	
Totaux, heures	3	4	....	....	21 30	813 00	

Remarques générales: La drague à commencé à creuser à Campbelton, le 10 juin; mise en hivernage à Sydney, N.-E., le 20 nov. 1915.

A propos des 290½ heures de perdues à Oak Point et à Traverse à cause du remorquage, etc., les chalands devaient transporter les déblais à 5 ou 6 milles des travaux. La plupart du emps perdu pour les réparations a été consacré à réparer la pompe pour le sable et la chaudière. On a aussi réparé les chalands, le tuyau de succion et la plaque de la pompe.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

DRAGUE, No 5 ("NORTHUMBERLAND"), PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Détails du matériel et temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub	.....	.....	.....	.....	.....	30,496	63,992	70,920	69,475	69,658	35,221	.....	339,762
Espèce de déblais	.....	.....	.....	.....	.....	Argile dure, pierres, coquilles.	Vase, gravier, pierres.	Vase, gravier, pierres.	Gravier, sable, pierres.	Gravier, sable, pierres.	Gravier, sable, pierres.	.....	.....
Temps pendant lequel on aur. pu drag... hrs	.....	.....	.....	.....	.....	430	490	480	480	470	320	.....	2,670
Temps perdu....... hrs	.....	.....	.....	.....	.....	239	280	242	254	188	138	.....	1,341
Nomb. d'heur. d. drag.	.....	.....	.....	.....	.....	191	210	238	226	282	182	.....	1,329
Vgs cub. drag. p. hr...	.....	.....	.....	.....	.....	159·65	304·72	297·98	307·41	247·01	193·52	.....	255·65

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	.....	.....	.....	.....	.....	1,425 83	1,460 67	1,472 23	1,474 00	1,467 76	2,308 31	217 66	9,826 46
Comb., charb. et huile	.....	.....	.....	.....	665 00	673 00	.....	1,236 37	1,246 71	1,221 48	1,789 59	906 55	7,738 70
Eau	.....	.....	.....	.....	100 80	74 40	22 40	117 60	229 60	106 40	.....	100 80	752 00
Subsistance	.....	.....	.....	.....	18 50	474 80	507 33	512 00	511 01	522 24	305 63	180 15	3,031 66
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	10 00	20 00
Magasins { Machineries	.....	.....	.....	13 44	.....	801 26	398 95	57 12	68 48	576 99	96 80	772 83	2,785 87
Magasins { Généralem.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48 15	.....	29 99	5 93	27 16	31 25	142 48
Réparations { Matériaux	132 40	105 00	8 20	444 07	1,104 69	1,669 42	897 62	184 80	456 27	43 34	413 23	198 12	5,657 16
Réparations { Salaires	107 50	107 50	121 70	707 04	1,417 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	396 00	2,857 32
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	90 00	1,125 00	.....	.....	.....	.....	25 00	1,240 00
Dépenses éventuelles	.....	.....	6 00	.....	4 75	24 34	12 81	8 00	2 00	11 41	131 25	27 05	227 61
Dépenses totales	239 90	212 50	135 90	1,164 55	3,311 32	5,233 05	4,482 93	3,588 12	4,018 06	3,955 55	5,071 97	2,865 41	34,279 26

Remorqueurs employés pour ces travaux.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Canso*	25 mai..	30 mai..	Remorquage de la drague et des pontons jusqu'à Wallace.	153 90
				153 90

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorq. appartenant à la *Pictou Co. Contractors Supply Co.*	21 mai..	et 22 mai.	Remorq. d. pontons d. écluses jusqu'à Pictou Landing	40 00
S.S. *Hiawatha*	26 mai....	et 27 mai.	Remorq. des pontons de Glasgow-Nord à Pictou Landing.	50 00
Remorqueur *Amherst*	25 mai....	30 mai....	De Pictou à Wallace	500 00
Remorqueur *Amherst*	19 juin....	24 juin....	De Wallace à Pictou	600 00
S.S. *Hiawatha*	13 juill....	.....	De Pictou à Trenton	25 00
S.S. *Hiawatha*	24 nov....	.....	De Trenton à Pictou	25 00
				1,240 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Wallace, N.-E.	1,169 09	920 00	90 00	360 94	....	2 30	331 17	17 00	673 00	339 50	147 00	25 35	4,075 35
Pictou, N.-E.	768 87	605 30	57 50	237 82	....	1 50	217 98	11 10	442 62	223 60	97 00	19 22	2,682 51
Trenton, N.-E.	7,888 50	6,213 40	604 50	2,432 90	....	16 20	2,236 72	114 38	4,541 54	2,294 22	996 00	183 04	27,521 40
Totaux	9,826 46	7,738 70	752 00	3,031 66	....	20 00	2,785 87	142 48	5,657 16	2,857 32	1,240 00	227 61	34,279 26

Dépenses faites à :	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du draguage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Wallace, N.-E.	1er juin	19 juin	Argile dure, pierres et coquilles d'huitres	19,444	310	158	25·793	0·209
Pictou, N.-E.	21 juin	12 juillet	Vase, gravier et pierres.	33,212	300	104	25·793	0·081
Trenton, N.-E.	13 juillet	20 novembre.	Gravier, sable et pierres	287,106	2,060	1,067	25,793	0·096
Totaux				339,762	2,670	1,329	25·793	0·100

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Pour joindre les pontons.	Marées et courant.	Congés.	Pontons.		Changer les pontons et les tuyaux.	Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Putting on rubbers.	Mis à terre.			Du comb.	De l'eau.
Wallace, N.-E.	11	13	....	7	....	....	6	....	6	10	95	....
Pictou, N.-E.	....	7	15	65	....	30	....	....	....	46	....	....
Trenton, N.-E.	169	43	24	32	83	40	22	 29	160	3	94	....
Totaux, heures	180	63	39	104	83	70	28	29	166	59	189	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Pour attendre les mécaniciens.	Ouvrage en caisson pas fini.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Wallace, N.-E.	....	3	....	....	1	152	Chèque N° 1179, dans le rapport de juin, pour $1,000 et placé au compte du nouveau matériel a été déduit du compte du draguage dans les Provinces-maritimes.
Pictou, N.-E.	2	....	9	....	22	196	
Trenton, N.-E.	10	40	3	195	46	993	
Totaux, heures	12	43	12	195	69	1,341	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler, à Wallace, N.-E., le 1er juin; elle a été mise en hivernage, à Pictou, N.-E., le 27 novembre 1915.
La quantité de déblais enlevés à Trenton, d'après les mesures prises avant et après le draguage, 159,000 verges cubes, mesure prise sur place.
La quantité de déblais enlevés à Pictou, d'après les mesures prises avant et après le draguage, 28,440 verges cubes, mesure prise sur place.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE, DU MINISTÈRE No 6 ("Cape BRETON"), NOUVELLE-ECOSSE.

Détails du matériel et temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.						1,000	15,570	16,125	6,223	20,960	9,795	870	70,543
Espèce de déblais						Argile et gravier.	Argile, sable et gravier.	Sable, argile dure et gravier.	Sable et argile dure.	Argile, roc, sable et gravier.	Argile, roc et pierre.	Granit, ardoise, roc et sable.	
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs						36 00	281 00	264 00	259 00	261 00	260 00	268 00	1,629 00
Temps perdu........hrs						24 00	156 00	128 00	183 10	110 50	165 30	233 30	1,001 00
Nomb. d'heur. de drag.						12 00	125 00	136 00	75 50	150 10	94 30	34 30	628 00
Vgs cub. drag. p. heure.						83 33	124 56	118 56	82 06	139 57	103 65	25 22	112 33

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires						1,015 14	1,180 01	968 08	1,190 34	1,235 67	1,045 73	1,625 04	8,260 01
Comb., charb. et huile					156 00	174 80	563 41	1,009 30	585 64	354 72	463 69	119 84	3,427 40
Eau						12 50			36 73	53 03	10 00	42 50	154 76
Subsistance						358 84	416 03	325 70	399 50	392 11	340 77	518 35	2,751 30
Quaiage												88 00	88 00
Pilotage							4 00						4 00
Magasins {Machineries.			103 45		144 73		71 98	7 90	244 67	112 45	41 01	44 51	770 70
Magasins {Généralem..	3 20		8 05				10 90	7 00	10 12	4 35		10 56	54 18
Réparations {Matériaux	123 83	224 84	748 28	265 43	1,006 98	2,584 29	61 85	709 61	579 88	236 63	65 16	60 00	6,666 78
Réparations {Salaires	215 02	306 75	275 27	569 99	1,076 55	195 03							2,638 61
Loyer de remorqueurs							12 50	1,712 00	858 00		1,683 00	449 68	4,715 18
Dépenses éventuelles			1 66			14 15	46 65	12 11	3 75	4 17	8 90	69 42	160 81
Dépenses totales	342 05	531 59	1,136 71	835 42	2,384 26	4,354 75	2,367 33	4,751 70	3,908 63	2,393 13	3,658 26	3,027 90	29,691 75

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Lisgar*	9 juin	11 sept	Mabou, N.-E.	4,359 48
" *Lisgar*	12 sept.	5 nov	Smith's-Cove	3,859 80
" *Lisgar*	25 nov	26 nov	H. A. Smith's, quai de	254 13
" *Lisgar*	27 nov	30 nov	J. S. Smith's, quai de	123 40
" *Lisgar*	1er déc.	31 déc	Canso, N.-E.	499 22
" *Fredericton*	28 nov	31 déc	Rem. de Port-Hood à Canso.	738 01
" *Sogenada*	17 nov	23 nov	Remorquage du chaland de Bouctouche à Port-Hood et du chaland avarié à Pictou	149 22
				....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
W. M. Weatherspoon"	9 juin	11 sept	Mabou, N.-E.	2,488 20
Bateaux à vapeur	29 juillet		Remorquage de la drague sur le banc de sable, à Mabou	12 50
W. M. Weatherspoon	12 sept	15 nov	Smith's-Cove	2,214 48
				4,715 18

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Mabou-Harbour, N.-E.	3,718 10	1,642 37	74 24	1,318 43	....	4 00	369 32	26 00	3,216 14	1,274 50	2,500 70	87 46	14,231 26
Smith-Cove, N.-E.	3,291 58	1,454 73	65 65	1,167 26	80 30	....	327 00	23 45	2,808 00	1,109 50	2,214 48	58 15	12,600 10
H. A. Smith, quai de	361 38	95 50	4 00	76 69	5 30	....	21 46	1 00	185 70	73 51	....	2 84	827 38
J. S. Smith, quai de	176 29	46 50	2 39	36 49	2 40	....	10 42	0 73	90 20	35 70	....	0 73	401 85
Canso, N.-E.	712 66	188 30	8 48	152 43	....	....	42 50	3 00	366 74	145 40	....	11 63	1,631 14
Totaux	8,260 01	3,427 40	154 76	2,751 30	88 00	4 00	770 70	54 18	6,666 78	2,638 61	4,715 18	160 81	29,691 73

Dépenses faites à:	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Mabou-Harbour, N.-E.	28 juin	11 septembre	Sable, argile dure et gravier	34,395	680	301	47·28	0·414
Smith-Cove, N.-E.	13 septembre	23 novembre	Roc, sable, gravier et argile dure	33,178	621	266 30	47·28	0·379
H. A. Smith, quai de	24 novembre	26 novembre	Sable, argile et roc	1,625	30	17 30	47·28	0·509
J. S. Smith, quai de	27 novembre	30 novembre	Roc	475	30	8 30	47·28	0·846
Canso, N.-E.	1er décembre	31 décembre	Granit, ardoise, roc et sable	870	268	34 30	47·28	1·875
Totaux				70,543	1,629	628 00	47·28	0·420

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Mabou-Harbour, N.-E.	70 00	40 00	72 30	....	97 00	20	21 30	....	5	16	15
Smith-Cove, N.-E.	59 00	18 30	161 00	....	14 15	10	28 45	....	....	39	2
H. A. Smith's, quai de, N.-E	1 30	3 30	3 00	....	....	....	3 30	....	....	....	....
J. S. Smith, quai de	....	....	10 00	....	2 30	....	....	....	....	....	....
Canso, N.-E.	11 00	6 30	55 00	....	50 00	10	30 00	6	14	5	....
Totaux, heures	141 30	68 30	301 30	....	163 45	40	54 15	6	19	60	17

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Mabou-Harbour, N.-E.	2 00	10	....	....	10 00	379 00	Remorqueur *Lisgar* toua le *Kinburn* jusqu'à Pictou, le 21-22 septembre, 1½ jours; $150 pour le remorquage.
Smith-Cove, N.-E.	2 30	....	....	....	19 30	354 30	
H. A. Smith's, quai de, N.-E	....	....	....	....	1 00	12 30	
J. S. Smith, quai de	....	....	....	....	9 00	21 30	
Canso, N.-E.	3 00	....	25	40	7 30	233 30	
Totaux, heures	7 30	10	25	40	47	1,001 00	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Mabou-Harbour, le 28 juin; la drague travaille encore, ce 31 décembre 1915.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE DU MINISTÈRE No. 7 ("CANADA"), PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev. vgs. cub.						5,600	24,780	23,200	18,800	15,200	16,600	9,100	113,280
Espèce de déblais						Sab. et vase	Sab. et vase	Sabl. et vase	Sabl. et vase	Sabl. et vase	Sabl. et vase	Sabl. et vase	
Temps pend. lequel on aurait pu drag....hrs						60	270	260	260	254	266	170	1,540
Temps perdu........hrs						13	72	67	114	123	129	93	611
Nomb. d'heures de drag						47	198	193	146	131	137	77	929
Vgs cub. drag. p. heure						119 15	125 15	120 21	128 77	116 03	121 17	118 18	121 93

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						264 86	788 05	784 00	791 04	785 71	782 00	473 74	4,669 40
Comb., charb. et huile						247 50	445 50		887 00	385 00	429 65	418 00	2,812 65
Eau							15 00	15 00	32 50	20 50	29 00	22 50	134 50
Subsistance						89 25	190 65	197 04	191 67	199 29	218 17	177 45	1,263 52
Quaiage							5 34	20 00	20 00	20 00	40 00		105 34
Pilotage													
Magasins — Machinerie	350 92					128 73	7 30	95 42	46 08	29 25	86 85	26 06	770 61
Magasins — Générale							80	40	67	22 12		12 88	36 87
Réparations — Matériaux	22 40	44 80	103 00	562 27	3,499 85	1,730 17	51 54	3,060 56	13 66	105 50	71 32	807 09	11,520 66
	946 40	57 27	444 83										
Réparations — Salaires	490 01	98 50	112 01	430 42	733 49	457 14						232 46	2,571 52
		11 55	5 94										
Loyer des remorqueurs						480 00	1,088 00		2,156 00	1,020 00	1,040 00	1,040 00	6,824 00
Dépenses éventuelles	4 25					11 00	2 60	1 20	201 70	1 50	1 00	1 50	224 75
Dépenses totales	1,813 98	212 12	665 78	992 69	4,233 34	3,408 65	2,594 78	4,173 62	4,340 32	2,588 87	2,697 99	3,211 68	30,933 82

Remorqueurs employés pour ces travaux.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Delbert D.*	26 avril	31 mai	Remorquage de la drague de Liverpool à Halifax et retour pour être réparée	1,240 00
Remorqueur *Delbert D.*	22 juin	31 déc.	Lockport, N.-E.	6,824 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machinerie.	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lockeport, N.-E.	4,669 40	2,812 65	134 50	1,263 52	105 34	....	770 61	36 87	11,520 66	2,571 52	6,824 00	224 75	30,933 82
Totaux	4,669 40	2,812 65	134 50	1,263 52	105 34	....	770 61	36 87	11,520 66	2,571 52	6,824 00	224 75	30,933 82

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes enlevées.	Temps pend. lequel on aur. pu draguer......hrs	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Lockeport, N.-E.	Du 24 juin	Au 20 déc.	Vase et sable	113,280	1,540	929	33·298	0·273
Totaux	....	....	....	113,280	1,540	929	33·298	0·273

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc	Pour se procurer	
							Les bacs remorq.	Les ordres.		Du combust.	De l'eau.
Lockeport, N.-E.	56	206	175	1	....	30	....	....	7	56	13
Totaux, heures	56	206	175	1	....	30	....	....	7	56	13

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaud.	Manque de fournitures.	Divers.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaud.					
Lockeport, N.-E.	....	20	....	....	47	611	
Totaux, heures	....	20	....	....	47	611	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Lockeport, N.-E., le 24 juin; elle a été mise en hivernage à Liverpool, N.-E., le 22 déc. 1915. La chaudière, l'échelle et le godet ont subi des réparations considérables.

Le montant de $1,240 pour payer le remorqueur qui a amené la drague de Liverpool à Halifax et retour est placé au compte des réparations de la drague.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 9 (MONTAGUE").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev. vgs cub.						8,200	6,900	8,600	9,100	12,800	13,000	7,900	66,500
Espèce de déblais						Sable, roc, argile.	Sable, roc, argile.	Sable, argile et pierre.	Sable, vase et roc.	Vase.	Vase.	Argile et roc.	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.						260 00	270 00	260 00	260 00	260 00	260 00	285 00	1,855 00
Temps perdu... hrs.						163 45	180 30	127 30	140 00	123 00	126 30	147 00	1,008 15
Nombr. d'heur. de drag						96 15	89 30	132 30	120 00	137 00	133 30	138 00	846 45
Vgs cub. drag. p. heure.						85 19	77 09	64 90	75 83	93 43	97 37	57 25	78 53

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						849 09	607 50	628 49	683 87	626 00	689 72	795 75	4,880 42
Comb., charb. et huile						218 78	67 10	479 87		71 35	597 35	250 80	1,685 25
Eau							5 00	50 00	30 00	44 75	77 50		207 25
Subsistance						241 82	215 64	200 20	187 70	194 25	208 00	19 30	1,266 91
Quaiage			12 00										12 00
Pilotage													
Magasins {Machinerie	98 36					4 00	17 71	421 77	102 84	164 20	32 49		841 37
Magasins {Générale							0 55	35 70	24 07	14 92	0 96		76 20
Réparations {Matériaux	56 24	26 37	8 10		143 00	426 93	340 42	41 87	792 36	183 83	439 24	5 00	2,463 36
Réparations {Salaires	150 99	105 50	109 69	305 51	941 66	12 00	260 48	498 99	50 87		61 11		2,496 80
Loyer des remorqueurs			200 00			435 00	650 00	675 00	675 00	1,250 00	675 00		4,550 00
Dépenses éventuelles			53 00				15 54	3 50	5 55	4 50	7 10	5 00	94 19
Dépenses totales	305 59	131 87	382 79	305 51	1,084 66	2,177 62	2,179 94	3,035 39	2,552 26	2,553 80	2,788 47	1,075 85	18,573 75

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Sogenada*	24 nov.	1er déc.	Pictou à Georgetown et retour	149 22

Remorqueurs loués.

Nom des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Amherst*	13 déc.	14, 1914	Remorquage de la drague de Georgetown à Charlottetown	200 00
" *Pekin*	1er juin	12 oct.	Grande-Rivière	2,568 26
" *Pekin*	13 oct.	27 nov.	Bridgetown	1,072 80
" *Pekin*	28 nov.	15 Dec.	Panmure, Ile	319 00
" *Pekin*	16 déc	31 Dec.	Georgetown	389 94
				4,550 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Grande Rivière, I.P.-E.	2,880 50	994 60	122 33	747 75	7 00	....	496 45	44 97	1,453 85	1,473 75	2,685 38	55 52	10,962 10
Bridgetown, I.P.-E.	1,204 60	416 00	51 15	312 73	2 93	....	207 74	18 81	608 05	616 18	1,123 10	23 26	4,584 55
Ile Panmure, I.P.-E.	357 32	123 40	15 17	92 80	0 87	....	61 62	5 58	180 33	182 80	333 15	6 96	1,360 00
Georgetown, I.-P.E.	438 00	151 25	18 60	113 63	1 20	....	75 56	6 84	221 13	224 07	408 37	8 45	1,667 10
Totaux	4,880 42	1,685 25	207 25	1,266 91	12 00	....	841 37	76 20	2,463 36	2,496 80	4,550 00	94 19	18,573 75

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Grande Rivière, I.P.-E.	1er juin	12 oct.	Sable, argile, roc et pierre	37,600	1,150	499 45	21·935	0·291
Bridgetown, I.P.-E.	13 oct.	27 nov.	Vase	21,000	400	209 00	21·935	0·218
Ile Panmure, I.P.-E.	29 nov.	15 déc.	Vase	4,900	150	62 00	21·935	0·277
Georgetown, I.P.-E.	16 déc.	31 déc.	Argile et roc	3,000	155	76 00	21·935	0·555
Totaux	....	....	....	66,500	1,855	846 45	21·935	0·279

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marée et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Grande Rivière, I.P.-E.	118 00	....	64 30	4 00	1 00	40 00	174 00	....	119 00	9 45	....
Bridgetown, I.P.-E.	25 00	5 15	25 00	3 00	....	....	31 45	....	13 00	37 00	....
Ile Panmure, I.P.-E.	7 00	4 00	41 00	....	....	....	10 00	....	....	7 00	2 00
Georgetown, I.P.-E.	14 00	4 00	....	....	....	....	....	45 00	....	....	....
Totaux, heures	164 00	13 15	130 30	7 00	1 00	40 00	215 45	45 00	132 00	53 45	2 00

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de provision.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Grande Rivière, I.P.-E.	9 00	....	20 00	....	91 00	650 15	Un compte de $200 pour remorquage et un autre $12 pour quaiage ont été passés en 1914.
Bridgetown, I.P.-E.	3 00	....	....	....	48 00	191 00	
Ile Panmure, I.P.-E.	....	....	....	....	17 00	88 00	
Georgetown, I.-P.E.	....	....	....	....	16 00	79 00	
Totaux, heures	12 00	....	20 00	....	172 00	1,008 15	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Grande-Rivière, le 1er juin, elle travaillait encore le 31 déc. 1915.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 10 ("PRINCE EDOUARD").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Total.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.						2,775	2,600	7 425	5,850	3,400	7,050	1,200	30,300
Espèce de déblais						Vase et pilotis.	Vase et pilotis.	Vase et billots.	Vase, pierre, bois et argile	Vase, argile et pierres.	Vase, argile et pierres.	Vase, argile et pierres.	
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs						130 00	306 00	264 00	260 00	260 00	260 00	115 00	1,595 00
Temps perdu.......hrs						51 00	237 00	63 00	147 00	166 00	89 00	77 00	[illegible]
Nomb. d'heur. de drag.						79 00	69 00	201 00	113 00	94 00	171 00	38 00	765 00
Vgs cub. drag. p. heure.						35·13	37·68	36·94	51 77	36·17	41·23	31·58	39·61

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						251 96	228 05	551 01	505 99	524 94	511 66	458 66	3,032 27
Comb., charb. et huile							48 89					397 27	446 16
Eau	3 00						6 98			25 50	3 98	63 88	103 34
Subsistance	0 40					82 00	84 59	228 67	169 94	169 43	170 69	156 44	1,062 16
Quaiage													
Pilotage													
Magasins { Machineries		3 24							23 94	293 50	244 59	78 90	644 17
Magasins { Généralem.								0 41	1 53			1 95	3 89
Réparations { Matériaux	9 74	356 51	171 83		99 75	308 57	157 21	121 53	16 77	500 00	600 67		2,342 58
Réparations { Salaires	97 50	109 50	119 33	193 58	467 10	267 96	372 98			72 12		176 32	1,876 39
Loyer des remorqueurs			300 00				350 00	650 00	1,275 00		1,275 00		3,850 00
Dépenses éventuelles	28 88								4 35				33 23
Dépenses totales	139 52	469 25	591 16	193 58	566 85	910 49	1,248 70	1,551 62	1,997 52	1,585 49	2,806 59	1,333 42	13,394 19

Détails du service des remorqueurs—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *F. M. Batt*	15 juin	5 juill.	Charlottetown, quai de la trav.	450 00
Remorqueur *Islander*	6 juill.	3 sept.	Charlottetown, quai Pownal	1,220 00
Remorqueur *F. M. Batt*	4 sept.	14 sept	Charlottetown, quai McEachern	230 00
Remorqueur *F. M. Batt*	15 sept.	16 oct.	Charlottetown, quai North River	472 00
Remorqueur *F. M. Batt*	18 oct.	13 nov.	Charlottetown, quai Franklin Pt.	565 00
Remorqueur *F. M. Batt*	15 nov.	9 déc.	Charlottetown, quai du chemin de fer	560 00
Remorqueur *F. M. Batt*	10 déc.	13 déc.	Charlottetown, quai de M. P. Hogan	53 00
Remorqueur *Amherst*	14 déc.	16 déc. 1914	Remorquage de la drague, de Crapaud à Charlottetown	300 00
				3,850 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Charlottetown, quai de la traverse	384 51	56 65	13 10	134 73	....	....	81 57	0 50	297 05	237 95	488 00	4 29	1,698 35
Charlottetown, quai Pownal	1,042 36	153 31	35 50	365 47	....	....	221 45	1 32	805 35	645 15	1,323 00	11 89	4,604 80
Charlottetown, quai McEachern	190 32	28 00	6 50	66 62	....	....	40 42	0 25	140 70	117 75	241 60	1 96	840 42
Charlottetown, quai North-River	404 32	59 50	13 78	141 60	....	....	85 88	0 52	312 34	250 22	513 50	4 23	1,785 89
Charlottetown, quai Franklin	483 58	71 14	16 48	169 40	....	....	102 75	0 62	373 58	299 28	614 00	5 24	2,136 07
Charlottetown, quai du chemin de fer	479 62	70 54	16 35	168 00	....	....	101 90	0 61	370 52	296 81	609 40	4 81	2,118 56
Charlottetown, quai de M. P. Hogan	47 56	7 02	1 63	16 34	....	....	10 20	0 07	36 74	29 23	60 50	0 81	210 10
Totaux	3,032 27	446 16	103 34	1,062 16	....	....	644 17	3 89	2,342 58	1,876 39	3,850 00	33 23	13,394 19

Dépenses faites à :	Durée du travail. Du	Durée du travail. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Charlottetown, quai de la traverse	16 juin	5 juillet	Vase et pilotis	3,425	170	97	17·509	0·496
Charlottetown, quai Pownal	6 juillet	3 sept	Vase et billots	9,775	560	263	17·509	0·471
Charlottetown, quai McEachern	4 sept	14 sept	Vase et billots	2,600	90	48	17·509	0·323
Charlottetown, quai North-River	15 sept	16 oct	Vase, roc et pierres	4,650	280	102	17·509	0·384
Charlottetown, quai Franklin	18 oct	13 nov	Argile, roc et vase	4,250	240	122	17·509	0·502
Charlottetown, quai du chemin de fer	15 nov	9 déc	Vase	5,350	220	121	17·509	0·396
Charlottetown, quai de M. P. Hogan	10 déc	13 déc	Roc et argile	250	35	12	17·509	0·840
Totaux				30.300	1,595	765	17·509	0·442

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres.	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Charlottetown, quai de la traverse	2	....	6	....	31	10	1	12	....	....	....
Charlottetown, quai Pownal	258	4	16	....	....	....	....	....	....	12	....
Charlottetown, quai McEachern	3	....	....	....	10	10	....	....	16	3	....
Charlottetown, quai North-River	29	4	22	....	53	10	....	....	17	9	3
Charlottetown, quai Franklyn	69	....	22	....	13	....	....	....	6	4	....
Charlottetown, quai du chemin de fer	6	4	51	....	4	....	1	3	4	9	2
Charlottetown, quai de M. P. Hogan	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux, heures	367	14	117	....	111	30	2	15	43	37	5

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Charlottetown, quai de la traverse	....	....	10	....	1	73	Montant de $323.46 payé par M. Bartram pour l'aide à sa drague, en juillet. La somme de $300 pour le remorqueur *Amherst*, était payable en 1914, lorsque la drague fut mise en hivernage.
Charlottetown, quai Pownal	5	....	....	....	2	297	
Charlottetown, quai McEachern	....	....	....	....	....	42	
Charlottetown, quai North-River	....	....	10	....	21	178	
Charlottetown, quai Franklyn	....	....	....	....	4	118	
Charlottetown, quai du chemin de fer	....	....	....	....	15	99	
Charlottetown, quai de M. P. Hogan	....	....	....	....	21	23	
Totaux, heures	5	....	20	....	64	830	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Charlottetown, I. P.-E., le 25 juin; elle a été mise en hivernage à Charlottetown le 18 déc. 1915. Le temps perdu pour des réparations quand la drague travaillait au quai Pownal était en rapport avec la perte de la grue, du godet et du levier quand la drague aida à la drague *Edmond Hull*, de M. Bartram, le 10 juillet; les réparations ont été exécutées dans le bassin de radoub de Charlottetown, du 10 au 28 juillet.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 11 ("POWNAL").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev. vgs. cub.	....	....	....	....	3,262	8,048	5,925	5,600	4,250	6,175	4,175	1,150	38,585
Espèce de déblais	....	....	....	....	Vase et sable.	Sab., coqui., arg. et vase	Sable, vase et argile.	Sable, coq., et argile.	Sable, vase et argile.	Sable, vase et argile.	Sable, vase et argile.	Sable, vase et argile.	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. .hrs.	....	....	....	....	190 00	260 00	270 00	260 00	260 00	260 00	260 00	50 00	1,810 00
Temps perdu......hrs.	....	....	....	....	92 30	24 15	79 00	98 00	115 30	59 30	125 30	18 [illegible]	612 45
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	97 30	235 45	191 00	162 00	144 30	200 30	134 30	31 [illegible]	1,197 [illegible]
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	33 45	34 14	31 02	34 57	29 41	30 80	31 04	36 51	32 23

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	....	....	256 30	414 00	405 00	425 00	410 00	405 00	409 90	79 83	2,805 03
Comb., charb. et huile.	....	....	....	....	....	....	386 54	463 10	6 00	....	....	....	855 64
Eau	....	....	....	....	....	13 00	36 50	....	10 00	28 50	30 00	....	118 00
Subsistance	....	....	....	....	88 00	146 80	202 73	147 55	146 74	139 50	141 24	30 44	1,043 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	....	....	....	....	322 73	....	13 60	14 47	14 25	....	141 08	32 75	538 88
Magasins {Généralem.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2 36	....	....	2 36
Réparations {Matériaux	43 70	110 20	30 20	31 25	76 79	53 56	6 00	7 85	18 02	15 25	52 47	65 50	510 79
Réparations {Salaires.	99 35	95 00	95 00	154 16	122 50	....	....	....	....	....	....	248 28	814 29
Loyer des remorqueurs.	....	....	600 00	....	....	89 00	656 00	1,136 00	554 00	700 00	700 00	733 00	5,168 00
Dépenses éventuelles	7 60	....	....	....	....	57 00	13 32	....	11 75	21 41	14 55	10 90	136 53
Dépenses totales	150 65	205 20	725 20	185 41	866 32	773 36	1,719 69	2,193 97	1,170 76	1,312 02	1,489 24	1,200 70	11,992 52

Remorqueurs employés.

Remorqueurs du ministère,

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Amherst*	28 oct.	3 nov. 1914	Remor. de la drague de Charlottetown à Malpèque	600 00
Bateaux à vapeur	10 mai	....	Remorquage de la drague de Malpèque à Darnley	94 00
Remorqueur *Victor*	15 mai	14 août	Darnley, I. P.-E.	1,905 00
" *Islander*	10 mai	3 juin	Remorquage des chalands de Malpèque	720 00
Bateaux à vapeur	19,20 août	1er sept.	Bassin Darnley au quai Keirs.	42 00
Remorqueur *Islander*	23 août	6 déc.	Malpèque, I. P.-E.	1,807 00
				5,168 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Darnley, I. P.-E.	1,448 03	441 04	61 00	538 66	....	....	278 34	1 23	263 87	420 51	2,668 85	71 32	6,192 85
Malpèque, I. P.-E.	1 357 00	414 60	57 00	504 34	....	....	260 54	1 13	246 92	393 78	2,499 15	65 21	5,799 67
Totaux	2,805 03	855 64	118 00	1,043 00	....	....	538 88	2 36	510 79	814 29	5,168 00	136 53	11,992 52

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèces de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Darnley, I. P.-E.	10 mai	14 août	Vase, sable, coquilles et argile	20,685	840	618 15	10·017	0·299
Malpèque, I. P.-E.	16 "	6 déc.	Argile, sable et vase	17,900	970	579 00	10·017	0·324
Totaux	....	....	....	38,585	1,810	1,197 15	10·017	0·311

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du combustible.	De l'eau.
Darnley, I. P.-E.	41 30	13 00	37 00	4 30	5 00	20 00	13 00	5 00	10 00	26 30	30 30
Malpèque, I. P.-E.	82 30	18 00	155 30	12 00	....	20 00	....	10 00	10 00	22 00	13 00
Totaux, heures	124 00	31 00	192 30	16 30	5 00	40 00	13 00	15 00	20 00	48 30	43 30

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Marque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Darnley, I. P.-E.	....	....	....	....	15 45	221 45	Remorqueur *Amherst* employé en 1914, $600.
Malpèque, I. P.-E.	....	....	16 00	....	32 00	391 00	
Totaux, heures	....	....	16 00	....	47 45	612 45	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Darnley, I. P.-E., le 10 mai; elle a été mise en hivernage le 7 déc. 1915, à Malpèque, I. P.-E.,

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE, DU MINISTÈRE N° 12.

Détails des déblais enlevés et de l'emplois du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.						12,942	21,677	10,882	17,067	17,779	6,115		86,462
Espèce de déblais						Sable	Sable	Sable	Sable	Sable	Sable		
Temps pendant lequel on aura. pu drag. . hrs						190 00	270 00	260 00	260 00	260 00	90 00		1,330 00
Temps perdu. . . . . . . hrs						77 00	94 00	121 00	93 30	59 30	34 30		479 30
Nomb. d'heures de drag						113 00	176 00	139 00	166 30	200 30	55 30		850 30
Vgs cub. drag. p. heure						114 53	128 08	78 29	146 50	88 67	110 18		101 66

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						645 00	650 00	650 00	650 00	650 00	205 80		3,450 80
Comb., charb. et huile						841 75	539 31		1,100 94	680 36	443 70	2 50	3,608 56
Eau													
Subsistance	10 31					197 90	218 56	205 40	201 87	215 30	55 96	21 74	1,127 04
Quaiage													
Pilotage													
Magasins { Machineries	0 68					395 72	210 24	1,034 75	78 76	842 49	31 83	9 76	2,604 23
Magasins { Généralem.	2 40						41 75		17 81	2 00		9 64	73 60
Réparations { Matériaux	379 95			1,193 04	436 18	1,371 64	664 04				176 91	58 63	4,280 39
Réparations { Salaires	100 00	100 00	106 77	314 01	535 33						411 62	202 99	1,770 72
Loyer des remorqueurs							40 00		495 00	240 00	110 00		885 00
Dépenses éventuelles	0 30					8 00	2 15	0 85	2 20	2 80		2 55	18 85
Dépenses totales	493 64	100 00	106 77	1,507 05	971 51	3,460 01	2,366 05	1,891 00	2,546 58	2,632 95	1,435 82	307 81	17,819 19

Détails du service des remorqueurs.—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
	22 mai		Oromocto à Hampstead	20 00
Remorqueur *Nereid*	3 juin		Indiantown à Spoon-Island	40 00
" *Annie Currier*	3 juin			
			Oromocto à Hampstead	25 00
" *Annie Currier*	24 août et	25	Hampstead à Oromocto	70 00
" *Smith Bros.*	6 sept.	16 oct.	Oromocto	640 00
		et 18 nov.	Oromocto à Indiantown	90 00
				885 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Batteries de Dykeman, N.-B.	1,683 80	1,760 80	....	549 86	....	....	1,269 23	36 15	2,088 00	864 20	434 00	8 85	8,694 89
Oromocto, N.-B.	1,767 00	1,847 76	....	577 18	....	....	1,335 00	37 45	2,192 39	906 52	451 00	10 00	9,124 30
Totaux	3,450 80	3,608 56	....	1,127 04	....	....	2,604 23	73 60	4,280 39	1,770 72	885 00	18 85	17,819 19

Dépenses faites à:	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verges cube.
	Du	Au						
Batteries de Dykeman, N.-B.	9 juin	21 août	Sable	44,238	640	415 00	20·951	0·196
Oromocto, N.-B.	23 août	10 novembre	Sable	42,224	690	435 30	20·951	0·216
Totaux	....	....	....	86,462	1,330	850 30	20·951	0·206

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Battures Dykeman, N.-B.	14 30	24 30	9 00	....	10 00	10 00	....	6 00	....	....	36 30
Oromocto, N.-B.	1 30	42 00	9 00	....	3 00	20 00	....	....	10 00	....	19 00
Totaux, heures	16 00	66 30	18 00	....	13 00	30 00	....	6 00	10 00	....	55 30

Temps perdu à:	Nettoyage.		Changer les tuyaux et les pontons de place.	Placer les caoutchoucs.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Battures Dykeman, N.-B.	10 00	1 30	85 00	14 00	4 00	225 00	
Oromocto, N.-B.	10 00	10 00	58 30	6 30	65 00	254 30	
Totaux, heures	20 00	11 30	143 30	20 30	69 00	479 30	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler aux battures de Dykeman, le 8 juin; elle a été mise en hivernage à Indiantown, le 18 novembre 1915. La quantité de déblais enlevée aux battures de Dykeman, d'après les mesures prises avant et après le dragage, 33,045 verges cubes, mesures prises sur place. La quantité de déblais enlevée aux battures d'Oromocto, d'après les mesures prises avant et après le dragage, 27,217 verges cubes, mesures prises sur place.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 13.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	2,413	14,068	10,898	8,308	16,388	7,430	....	59,505
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	Roc, argile et sable.	Roc, argile sable et vase	Roc, argile, sable et vase	Roc, argile, sable et vase	Roc, argile, sable et vase	Roc, argile, sable et vase	....	
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs	....	....	....	....	....	150 00	270 00	260 00	260 00	260 00	130 00	....	1,330 00
Temps perdu.......hrs	....	....	....	....	....	110 30	123 00	138 30	182 30	125 30	82 00	....	762 00
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	39 30	147 00	121 30	77 30	134 30	48 00	....	568 00
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	....	61 08	95 70	89 69	107 20	121 84	154 79	....	104 76

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	264 00	740 01	988 19	970 00	970 00	970 00	477 80	35 38	5,415 38
Comb., charb. et huile.	....	....	....	....	135 63	395 20	473 20	....	562 90	933 40	250 16	49 50	2,799 99
Eau	....	....	....	....	10 00	71 90	96 50	20 00	89 25	265 50	59 00	2 00	614 15
Subsistance	....	....	....	....	83 00	251 71	320 17	316 75	303 02	316 80	147 40	....	1,738 85
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15 00	15 00
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. Machineries.	....	....	13 90	....	....	34 18	643 74	57 92	719 28	167 20	226 62	82 03	1,944 87
Généralem..	....	....	....	....	....	0 60	3 08	7 80	1 07	14 35	6 65	0 33	113 58
Matériaux...	....	....	79 70	....	....	....	65 02	....	67 33	464 98	117 37	41 37	3,869 15
Réparations Matériaux.	17 85	21 09	47 90	329 95	427 60	1,519 57	749 12						
Salaires...	107 50	115 64	118 76	309 69	539 10	230 00	15 56	....	2 50	....	267 23	228 43	1,934 41
Loyer de remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	37 50	299 00	287 50	287 50	161 00	....	1,072 50
Dépenses éventuelles..	....	....	13 07	....	....	3 50	9 71	1 84	1 25	2 94	12 91	55 90	101 12
Dépenses totales...	125 35	136 73	273 33	639 64	1,459 33	3,246 67	3,401 79	1,673 31	3,004 10	3,422 67	1,726 14	509 94	19,619 00

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Sogenada*	11 mai...	16 nov...	Bouctouche, N.-B.	5,245 36
				....

Remorqueurs loués.

Nom des remorqueurs.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Maggie M.*	19 juillet..	24 juillet.	Bouctouche, N.-B.	37 50
Sea Foam	1er août..	16 nov....	Bouctouche, N.-B.	1,035 00
				1,072 50

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bouctouche, N.-B.	5,415 38	2,799 99	614 15	1,738 85	15 00	....	1,944 87	113 58	3,869 15	1,934 41	1,072 50	101 12	19,619 00
Totaux	5,415 38	2,799 99	614 15	1,738 85	15 00	....	1,944 87	113 58	3,869 15	1,934 41	1,072 50	101 12	19,619 00

Dépenses faites à :	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Bouctouche, N.-B.	14 juin	15 nov.	Roc, argile, sable et vase	59,505	1,330	568	34·540	0·329
Totaux				59,505	1,330	568	34·540	0·329

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Bouctouche, N.-B.	133 30	4 00	405 00	12 00	....	30 00	....	....	129 30	10 30	2 00
Totaux, heures	133 30	4 00	405 00	12 00	....	30 00	....	....	129 30	10 30	2 00

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Bouctouche, N.-B.	....	....	20 00	....	16 30	762	
Totaux, heures	....	....	20 00	....	16 30	762	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Bouctouche, N.-B., le 14 juin: elle a été mise en hivernage à Bouctouche, le 16 nov. 1915. Le roc enlevé a été d'abord brisé par la dér ocheuse Lobnitz n° 3; la drague l'a ensuite enlevé ainsi qu'une couche de grès.

NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 14.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.					80	1,680	3,310	3,780	3,340	3,600	2,640		18,430
Espèce de déblais					Vase molle	Vase molle	Vase dure	Vase dure	Vase dure	Vase dure	Vase dure		
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs					10 00	260 00	270 00	260 00	260 00	260 00	240 00		1,560 00
Temps perdu........hrs					7 00	175 30	167 00	163 00	182 00	178 00	169 00		1,041 30
Nomb. d'heur. de drag.					3 00	84 30	103 00	97 00	78 00	82 00	71 00		518 30
Vgs cub. drag. p. heure.					26·66	19·88	32·13	38·96	42·82	43·90	37·18		35·54

Détails des dépenses par mois.

Item. des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Salaires						419 33	410 00	410 00	410 00	410 00	347 90		2,407 23
Comb., charb. et huile.						64 98		131 61		124 02	125 46		446 07
Eau								33 25			71 24		104 49
Subsistance						71 50	124 00	124 00	120 00	124 00	101 50		665 00
Quaiage													
Pilotage													
Magasins Machineries.						22 42	15 68	21 64	72 79	0 65	30 32	26 42	189 92
Magasins Généralem.									2 00				2 00
Réparations Matériaux,			25 50	662 34	117 57	213 68	11 90		35 97	23 69	37 50	44 17	1,172 32
Réparations Salaires	87 50	87 50	87 50	333 61	457 74	115 00					62 10	211 69	1,442 64
Loyer de remorqueurs.													
Dépenses éventuelles					8 00	3 82	13 40		37 00			8 15	70 3
Dépenses totales	87 50	87 50	113 00	995 95	583 31	910 73	574 98	720 50	677 76	682 36	776 02	290 43	6,500 04

Détails des travaux des remorqueurs.—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Mable Reid	31 mai	27 nov	Amherst, N.-E.	2,771 13					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, N.-E.	2,407 23	446 07	104 49	665 00	....	....	189 92	2 00	1,172 32	1,442 64	....	70 37	6,500 04
Totaux	2,407 23	446 07	104 49	665 00	....	....	189 92	2 00	1,172 32	1,442 64	....	70 37	6,500 04

Dépenses faites à	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Amherst, N.-E.	31 mai	27 nov	Vase molle et vase dure.	18,430	1,560	518 30	12·536	0·352
Totaux	....	....	....	18,430	1,560	518 30	12·536	0·352

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Amherst, N.-E.	121	178	207	....	362	30	13	....	27	20	35
Totaux, heures	121	178	207	....	362	30	13	....	27	20	35

Temps perdu à	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Amherst, N.-E.	29 30	11	....	....	8	1,041 30	
Totaux, heures	29 30	11	....	....	8	1,041 30	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Amherst, N.-E., le 31 mai ; elle a été mise en hivernage à la même place, le 28 novembre 1915.

NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE, DU MINISTÈRE ("LOBNITZ N° 3").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev..vgs cub.	3,850	2,542	3,660	6,081	1,200	3,792	4,497	236	730	1,599	72	7,536	35,795
Espèce de déblais......	Roc.	Roc.	Roc.	Roc.	Roc.	Roc.	Roc.	Roc de granit.	Roc de granit.	Roc.	Roc.	Roc.	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.	260 00	240 00	270 00	260 00	260 00	260 00	270 00	260 00	260 00	260 00	260 00	270 00	3,130 00
Temps perdu.......hrs.	100 15	153 00	153 05	134 25	242 00	157 00	180 40	198 30	122 10	136 15	259 00	114 05	1,950 25
Nomb. d'heur. de drag.	159 45	87 00	116 55	125 35	18 00	103 00	89 20	61 30	137 50	123 45	1 00	155 55	1,179 35
Vgs cub. drag. p. heure.	24·100	29·218	31·303	48·49	66·66	36·81	50·34	3·83	5·30	12·11	72·00	48·33	30·35

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	425 00	425 00	425 00	408 33	329 00	425 00	425 00	287 90	425 00	425 00	801 82	425 00	5 227 05
Comb., charb. et huile..	373 39	....	482 72	....	327 78	208 00	....	948 92	55 19	....	228 34	....	2,624 34
Eau.....................	15 00	20 00	32 50	7 50	15 00	32 50	....	49 30	18 75	....	29 00	22 50	242 05
Subsistance............	139 50	99 00	148 85	132 50	108 00	139 05	139 50	100 00	138 48	139 83	242 88	143 00	1,670 59
Quaiage................	15 00	....	36 00	....	9 00	....	....	....	....	....	....	....	60 00
Pilotage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	36 88	....	78 20	1,051 00	51 13	72 09	126 94	316 69	....	414 96	1,969 65	....	4,117 54
{Généralem..	....	22 60	6 75	....	15 32	3 00	43 00	2 65	19 62	....	10 58	....	123 52
Réparations {Matériaux	51 87	27 00	32 48	....	37 41	90 08	147 96	622 29	5 92	144 93	81 64	....	1,241 58
{Salaires..	....	....	....	....	96 00	....	....	137 10	....	....	....	....	233 10
Loyer de remorqueurs..	....	10 00	10 00	....	1,100 00	877 50	845 00	....	1,449 22	812 50	715 00	....	5,819 22
Dépenses éventuelles...	....	2 82	1 85	....	13 15	13 74	....	9 68	....	....	....	....	41 24
Dépenses totales...	1,056 64	606 42	1,254 35	1,599 33	2,101 79	1,860 96	1,727 40	2,474 53	2,112 18	1,937 22	4,078 91	590 50	21,400 23

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Lisgar*...........	6 nov. ..	24 nov. ..	Remorquage de la drague de Canso à Lunenburg.........	812 58

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
S.S. *Mascotte*................	18 déc...	24 déc...	Lunenburg, N.-E.............	20 00
	13 fév...	22 fév...		
S.S. *Reliable*.................	13 mai...	24 mai...	Lunenburg à Bouctouche	1,100 00
Remorqueur *Maggie M*.......	27 oct....	31 déc...	Lunenburg, N.-E.............	2,166 30
Remorqueur *Maggie M*.......	10 mai...	25 juill...	Bouctouche, N.-B.	654 20
Remorqueur *Amherst*........	30 juill...	1er août..	Bouctouche à Pictou..........	285 00
Remorqueur *Amherst*........	10 août...	13 août...	Pictou à Canso...............	286 72
Remorqueur *Maggie M*.......	25 juill...	26 oct....	Canso, N.-E.................	1,307 00
				5,819 22

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses fait à:	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lunenburg, N.-E.	2,943 26	1,477 77	136 40	929 80	33 86	....	2,318 00	69 47	699 08	131 10	3,286 30	24 43	12,049 47
Bouctouche, N.-B.	852 35	427 95	39 38	283 00	10 00	....	671 80	20 50	202 50	38 00	939 20	4 75	3,489 43
Canso, N.-E.	1,431 44	718 62	66 27	457 79	16 14	....	1,127 74	33 55	340 00	64 00	1,593 72	12 06	5,861 33
Totaux	5,227 05	2,624 34	242 05	1,670 59	60 00	....	4,117 54	123,52	1,241 58	233 10	5,819 22	41 24	21,400 23

Dépenses faites à:	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verges cubes.
	Du	Au						
Lunenburg, N.-E.	1er janv. 27 oct.	8 mai. 31 déc.	Roc	24,941	1,670	664 10	18·142	0·483
Bouctouche, N.-B.	10 mai	25 juill.	Roc	8,289	660	192 20	18·142	0·421
Canso, N.-E.	26 juill.	26 oct.	Roc de granite dur	2,565	800	323 05	18·142	2·285
Totaux				35,795	3,130	1,179 35	18·142	0·598

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres.		Du comb.	De l'eau.
Lunenburg, N.-E.	198 45	47 20	156 40	1 30	32 00	30 00	4 00	45 05	193 00	73 20	8 00
Bouctouche, N.-B.	110 25	3 00	119 00	6 00	....	20 00	....	40 00	130 00	5 00	....
Canso, N.-E.	179 45	1 00	77 05	9 35	....	20 00	....	4 00	76 30	32 25	....
Totaux, heures	488 55	51 20	352 45	17 05	32 00	70 00	4 00	89 05	399 30	110 45	8 00

Temps perdu à:	Nettoyage.		Pour changer les ancres et les fils.	Préparation.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	A cause de l'obscurité	Inspection des chaudièr.					
Lunenburg, N.-E.	14 45	25 00	135 55	30 00	10 30	1,005 50	Les travaux ne sont pas encore complétés.
Bouctouche, N.-B.	....	....	34 15	....	....	467 40	
Canso, N.-E.	....	10 00	24 20	....	42 15	476 55	
Totaux, heures	14 45	35 00	194 30	30 00	52 45	1,950 25	

Remarques générales: La drague a été employée du 1er janvier au 31 décembre. La plupart du temps perdu l'a été à cause des câbles qui se sont brisés.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE DU MINISTÈRE, ("STONELIFTER N° 1").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub	....	....	....	....	....	Classe A....	50·79	128·53	48·20	....	....	....	227·52
						Classe B....	4·35	20·87	23·61	...... 7·66	....	....	56·49
							55·14	149·40	71·81				284 01
Espèce de déblais......	....	....	....	....	....	....	Roc.	Cailloux.	Cailloux.	Cailloux.	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	....	....	....	....	....	....	60 00	260 00	260 00	80 00	....	....	660 00
Temps perdu.......hrs.	....	....	....	....	....	....	39 00	164 00	181 00	65 00	....	....	449 00
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	....	21 00	96 00	79 00	15 00	....	....	211 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	....	....	2·62	1·55	0·91	0·51	....	....	1·346

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	50 00	50 00	50 0	50 00	50 00	50 00	65 79	262 91	260 84	194 47	50 00	50 00	1,184 01
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	....	....	41 69	110 49	....	....	....	152 18
Eau....................	....	....	....	....	....	....	....	4 00	....	....	....	....	4 00
Subsistance............	....	....	....	....	....	....	....	259 09	179 97	70 30	2 65	....	512 01
Quaiage................	62 00	28 00	31 00	30 00	....	61 00	....	23 00	....	....	43 00	....	278 00
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machinerie..	....	....	....	....	....	....	....	178 55	526 37	55 81	14 00	....	774 73
Magasins {Généralem..	....	....	....	....	....	1 20	....	5 50	5 65	3 70	5 33	....	21 38
Réparations {Matériaux	....	12 61	....	....	....	....	4 00	9 00	106 65	53 19	30 66	....	216 11
Réparations {Salaires..	....	....	....	....	....	....	73 84	20 00	....	....	....	....	93 84
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	....	....	....	....	....	....	....	....	3 90	2 25	....	....	6 15
Dépenses totales...	112 00	90 61	81 00	80 00	50 00	112 20	143 63	803 74	1,193 87	379 72	145 64	50 00	3,242 41

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machinerie.	Général.	Matériel.	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Jean, chenal, N.-B......................	1, 84 01	152 18	4 00	512 01	278 00	....	774 73	21 38	216 11	93 84	....	6 15	3,242 41
Totaux..............................	1,184 01	152 18	4 00	512 01	278 00	....	774 73	21 38	216 11	93 84	....	6 15	3,242 41

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Saint-Jean, chenal, N.-B.	26 juillet	9 octobre	Roc et cailloux	A 227·52 B 56·49	660	211	15 37	11·42
Totaux				284·01	660	211	15 37	11·42

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Saint-Jean, chenal, N.-B.	52	106	50	24	138	20	....	30	10	1	16
Totaux, heures	52	106	50	24	138	20	....	30	10	1	16

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Quaiage.	Chaudièr.					
Saint-Jean, chenal, N.-B.	....	....	....	....	2	449	
Totaux, heures	....	....	....	....	2	449	

Remarques générales: La drague a travaillé à Saint-Jean, du 26 juillet jusqu'au 9 octobre 1915. Le montant de $2,393.07 a été déduit de la somme votée pour la *Maritime Dredging & Coast Co. Ltd.* en rapport avec leur contrat pour le dragage des "*foul grounds*" havre de Saint-Jean, N.-B.

NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE, DU MINISTÈRE ("BEACON BAR"), PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev. vgs cub.	....	....	10,600	10,000	2,600	....	....	....	....	....	....	....	23,200
Espèce de déblais	....	....	Argile dure et roc.	Argile dure et roc.	Argile dure, roc et vase	....	....	....	....	....	....	....	
Temps pend. lequel on aurait pu drag ....hrs	....	....	210 00	260 00	70 00	....	....	....	....	....	....	....	540 00
Temps perdu........hrs	....	....	34 00	41 30	17 30	....	....	....	....	....	....	....	93 00
Nomb. d'heures de drag	....	....	176 00	218 30	52 30	....	....	....	....	....	....	....	447 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	60 23	45 76	49 52	....	....	....	....	....	....	....	51 90

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	248 54	578 00	545 00	179 90	....	....	....	....	....	....	....	1,551 44
Comb., charb. et huile	....	41 25	281 73	155 16	83 30	....	....	....	....	....	....	....	561 44
Eau	....	17 50	20 00	38 00	....	....	....	....	....	....	....	....	75 50
Subsistance	....	64 50	133 50	121 80	41 00	....	....	....	....	....	....	....	360 80
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	10 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10 00
Magasins {Machineries	....	38 39	226 44	1 72	....	....	....	....	....	....	....	....	266 55
Magasins {Généralem.	....	....	....	27 52	....	....	....	....	....	....	....	....	27 52
Réparations {Matériaux	....	....	20 39	....	....	....	....	....	....	....	....	....	20 39
Réparations {Drague louée	....	....	880 00	4,240 00	640 00	....	....	....	....	....	....	....	5,760 00
Remorq. de la drague	....	....	950 00	....	....	243 75	....	....	....	....	....	....	1,193 75
Dépenses éventuelles	....	....	3 39	2 00	....	....	....	....	....	....	....	....	5 39
Dépenses totales	....	420 18	3,093 45	5,131 20	944 20	243 75	....	....	....	....	....	....	9,832 78

Détails du service des remorqueurs—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Sogenada*	11 fév.	10 mai.	Lunenburg, N.-E.	2,495 13					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Remorq. de la drague.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Drague iouée.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lunenburg, N.-E.	1,551 44	561 44	75 50	360 80	....	10 00	266 55	27 52	20 39	5,760 00	1,193 75	5 39	9,832 78
Totaux	1,551 44	561 44	75 50	360 80	....	10 00	266 55	27 52	20 39	5,760 00	1,193 75	5 39	9,832 78

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pend. lequel on aur. pu draguer.....hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verges cubes.
	Du	Au						
Lunenburg, N.-E.	8 mars	8 mai	Argile dure, roc et vase.	23,200	540 00	447 00	22·00	0·424
Totaux	....	....	....	23,200	540 00	447 00	22·00	0·424

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de plage.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Combust.	De l'eau.
Lunenburg, N.-E.	34 30	12 30	4 00	....	....	....	....	....	15 30	23 00	....
Totaux, heures	34 30	12 30	4 00	....	....	....	....	....	15 30	23 00	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Lunenburg, N.-E.	....	....	....	....	3 30	93 00	
Totaux, heures	....	....	....	....	3 30	93 00	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Lunenburg, N.-E. le 8 mars 1915.

NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 15 ("P.W.D."), PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev. vgs cub.	....	....	....	....	480	224	2,086	1,465	2,775	2,577	2,793	792	15,209
Espèce de déblais	....	....	....	....	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et argile dure.	Sable et coquilles d'huitres	Sable et coquilles. d'huitres.	Sable et coquilles d'huitres.	Vase	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	....	....	....	170	260	270	260	260	260	260	100	1,840
Temps perdu......hrs.	....	....	....	....	88	49	78	40	29	36	39	45	404
Nomb. d'heur de drag.	....	....	....	....	82	211	192	220	231	224	221	55	1,436
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	5·8	10·6	10·8	6·6	12·0	11·5	12·6	14·4	Aver. 10·5

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	18 00	16 00	10 00	....	283 05	565 48	496 75	442 94	522 97	508 40	503 36	186 20	3,553 15
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	96 48	57 75	69 30	1 20	89 70	124 12	35 10	40 50	514 15
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	....	....	24 51	172 75	73 21	50 65	64 94	23 10	409 16
Quaiage	....	....	....	....	2 50	5 00	2 50	5 00	....	....	....	....	15 00
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	5 00	....	....	....	....	5 00
Magasins {Machinerie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Généralem	....	....	....	....	63 83	....	....	10 85	73 35	42 10	9 80	3 63	203 56
Réparations {Materiel	....	....	99 55	....	45 23	3 50	36 80	....	....	....	64 01	....	100 81
Réparations	....	....	....	....	....	....	19 40	8 47	94 52	74 92	8 00	15 86	369 45
Réparations {Salaires	....	....	102 12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	102 12
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	85 00	130 00	135 00	170 00	145 00	130 00	155 00	100 00	1,050 00
Dépenses éventuelles	4 00	4 00	....	....	19 00	6 30	12 35	10 00	8 00	4 00	7 00	23 29	97 94
Dépenses totales.	22 00	20 00	211 67	....	595 09	768 03	796 60	826 21	1,006 75	934 19	847 21	392 58	6,420 34

Remorqueurs et employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.

Nom du remorqueur.	Emloyé. Du	Emloyé. Au	Localité.	Dépense.
				$ c.

Remorqueurs loués.

Nom des remorqueurs.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Sturdee	12 mai	20 juil.	Little Harbour	300 00
Sturdee	21 Juill.	31 août.	L'île Cross	180 00
Mascott	....	....	Remorq. de Little-Harbour à l'île Cross	40 00
Sturdee	1er sept.	16 nov.	First South	330 00
Mascott	....	....	Remorq. du l'île Cross à First South	15 00
Sturdee	17 nov.	14 déc.	Stonehurst	120 00
Mascott	....	....	Remorq. de First South à Stonehurst	25 00
Mascott	....	....	Remorquage de Stonehurst à La Have-ouest	40 00
				1,050 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machinerie.	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Little Harbour, N.-E.	1,188 53	179,93	....	....	10 00	....	....	63 83	120 63	26 52	300 00	28 05	1,917 49
Cross (île)	619 64	54 80	....	197 26	5 00	5 00	....	10 85	12 97	3 18	220 00	24 30	1,153 00
First South	1,317 13	238 92	....	179 98	....	....	....	115 45	296 30	64 26	345 00	17 90	2,574 94
Stonehurst	427 85	40 50	....	31 92	....	....	....	13 43	40 36	8 16	185 00	27 69	774 91
La drague a été mise en hivernage durant janvier, février et mars.													
Totaux	3,553 15	514 15	....	409 16	15 00	5 00	....	203 56	470 26	102 12	1,050 00	97 94	6,420 34

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Little Harbour	12 mai	20 juil	Vase et gravier	4,247	600	406	$4 51	$0·43
Cross (île)	21 juill	27 août	Vase et argile dure	2,025	340	299	3 74	·55
First South	1er sept	16 nov	Sable et coquil. d'huitre	6,828	680	578	4 12	0·33⅓
Stonehurst	17 nov	7 déc	Vase	2,109	220	153	4 83	0·35
Totaux	....	....	....	15,209	1,840 00	1,436 00	aver. $4 30	aver. $0 41½

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage,etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordr's		Du comb.	De l'eau.
Little Harbour	1	38	51	24	16	....	25	....	....	....	....
Cross (île)	1	19	10	....	....	....	....	....	....	....	....
First South	35	22	10	....	8	....	27	....	....	....	....
Stonehurst	4	28	10	....	....	....	10	....	10	5	....
Totaux, heures	41	107	81	24	24	....	62	....	10	5	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Quaiage.	Chaudière					
Little Harbour	....	....	....	....	39	194 00	La somme de $100.81 a été dépensée pour un ciseau en acier ; ce montant est inclus dans le total mais non sous les entêtes en rapport avec les différentes localités.
Cross (île)	....	....	....	....	11	41	
First South	....	....	....	....	....	102	
Stonehurst	....	....	....	....	....	67	
Totaux, heures	....	....	....	....	50	404	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Little-Harbour, le 12 mai; elle a été mise en hivernage à la Have-Ouest, le 15 décembre 1915.

DRAGUE DU MINISTÈRE N°4, PROVINCES DE QUÉBEC ET DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub	....	....	....	....	....	8,505	16,507	19,305	12,870	13,845	2,925	....	73,957
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	Sable, vase et glaise.	Vase, glaise.	Vase, glaise.	Vase, glaise.	Sable.	Sable.	....	....
Temps pend. lequel on aurait pu draguer. hrs	....	....	....	....	....	130	270	260	260	260	50	....	1,230 00
Temps perdu .... hrs	....	....	....	....	....	49	115	87	144	105	18	....	518 00
Nomb. d'heur. de dragage.	....	....	....	....	....	81	155	173	116	155	32	....	712 00
Vg. c. drag. p.h.	....	....	....	....	....	105	106½	111¾	111	90	91½	....	103·¾

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	....	....	....	470 00	947 50	964 00	947 00	940 00	926 76	166 45	5,361 71
Comb., charb. et huile	....	47 90	19 70	....	....	184 05	40 00	742 05	592 03	....	932 13	46 87	2,604 73
Eau	1 00	....	....	....	....	33 38	15 70	9 00	92 40	3 00	94 75	0 55	249 78
Subsistance	....	28 03	1 98	6 35	2 40	197 76	307 55	330 35	287 60	305 69	239 50	41 90	1,749 11
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00	5 00
Pilotage	....	....	....	....	....	5 00	....	....	....	....	....	....	5 00
Magasins {Machineries	....	38 22	62 34	....	87 20	313 78	170 42	213 27	21 34	15 21	123 36	36 86	1,082 00
Magasins {Généralem.	....	....	12 24	....	22 50	101 45	6 30	22 00	47 79	24 10	25 05	3 15	264 58
Réparations {Matériaux	1,266 46	263 81	363 56	....	952 22	477 31	2,697 37	2,883 96	120 32	84 13	146 08	568 08	9,823 30
Réparations {Salaire.	429 31	453 64	482 38	....	1,298 74	669 36	164 70	....	23 70	....	....	135 70	3,657 53
Loyer d. remorqueurs	....	....	....	....	....	40 00	250 00	....	33 40	....	1,050 00	900 00	2,273 40
Dépenses éventuelles	13 83	31 68	17 41	....	15 73	48 35	26 77	4 84	4 38	6 29	51 30	49 61	270 19
Dépenses totales	1,710 60	863 28	959 61	6 35	2,378 79	2,540 44	4,626 31	5,169 47	2,169 96	1,378 42	3,588 93	1,954 17	27,346 33

Détails du service des remorqueurs—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Rona	Toute la	saison.		

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
S.S. *Hiawatha*	20 mai	29 mai	Plan incliné de Pictou, Trenton et quai n°3.	40 00
Amherst	....	....	Iles de la Madeleine à Pictou	250 00
J. P. Savage à pouv.-moteur	18 mai	....	Amherst, N.-E.	33 40
Reliable	13 oct.	....	Pictou aux I. de la Madeleine	800 00
Lady Sybil	5 nov.	....	Gr. Entrée à Amherst	250 00
Amherst	14 oct.	....	Pictou à Gr. Entrée	900 00

Détail des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à ;	Salaire.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuell.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaire.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pictou, N.-E. Quai du traversier	112 96	54 87	5 26	36 85	....	5 00	22 79	5 57	206 95	77 05	47 89	5 70	580 89
Abercrombie Pt., N.-E	233 44	113 41	10 88	76 16	....	....	47 11	11 52	427 70	159 25	98 98	11 76	1,190 21
Caribou, havre, N.-E	564 79	274 38	26 31	184 25	....	....	113 97	27 87	1,034 76	385 27	239 47	28 46	2,879 53
Pictou Quai des commissaires, N.-E	3,042 32	1,477 96	141 73	992 47	....	....	613 95	150 13	5,573 89	2,075 34	1,289 96	153 31	15,511 06
Grande Entrée, Iles de la Madeleine	1,408 20	684 11	65 60	459 38	5 00	....	284 18	69 49	2,580 00	960 62	597 10	70 96	7,184 64
Totaux	5,361 71	2,604 73	249 78	1,749 11	5 00	5 00	1,082 00	264 58	9,823 30	3,657 53	2,273 40	270 19	27,346 33

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de vgs cubes.	Heures possibles d'ouvrage.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Pictou, N.-E. Quai du traversier	16 juin	18 juin	Sable, vase	1,365	20	15	$38·726	0·425
Abercrombie Pt., N.-E	18 juin	24 juin	Sable, vase	2,535	60	31	38·393	0·469
Caribou, havre, N.-E	26 juin	7 juil.	Glaise, vase	8,827	110	75	38·393	0·326
Pictou, N.-E. Quai des commissaires	14 juil.	21 sept.	Glaise, vase	44,460	650	404	38·393	0·348
Grande Entrée, Iles de la Madeleine	9 oct.	5 nov.	Sable	16,770	390	187	38·420	0·428
Totaux	....	....	....	73,957	1,230	712	38·407	0·369

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard	Marées et courant	Congés.	Pour attendre.		Remorquages, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Pictou, N.-E. Quai du traversier	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....
Abercrombie Pt., N.-E	....	3	5	....	....	....	21	....	....	....	....
Caribou, havre, N.-E	2	8	....	....	10	10	3	....	....	....	....
Pictou, N.-E. Quai des Comm.	20	12½	....	....	....	10	173½	....	30	....	....
Grande Entrée, Iles de la Madeleine	....	17	44	....	....	10	....	....	128	....	....
Total- heures perdues	22	40½	49	....	10	30	202½	....	158	....	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diver.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Pictou, N.-E. Quai du traversier	....	....	....	....	....	5	
Abercrombie Pt., N.-E	....	....	....	....	....	29	
Caribou, havre, N.-E	2	....	....	....	....	35	
Pictou, N.-E. Quai des commissaires	....	....	....	....	....	246	
Grande Entrée, P.Q. Iles de la Madeleine	4	....	....	....	....	203	
Total, heures perdues	6	....	....	....	....	518	

Remarques générales ; La drague fut mise en commission à Pictou, N.-E., le 12 juin et mise en hivernage à Amhert, Iles de la Madeleine, le 27 novembre. $19,768.40 furent portés au débit du compte "Dragage, Ontario et Québec" et $7,577.90 au compte "Provinces maritimes. Les dépenses totales ont été calculées au pro rata du dragage fait aux différents endroits.

DRAGUE DU MINISTÈRE "N° 101", PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev. vgs cub.	....	....	....	....	1,129	1,938	2,719	3,649	3,662	3,880	1,819	....	18,796
Espèces de déblais	....	....	....	....	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.		
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs.	....	....	....	....	190	260	270	260	260	260	120	....	1,620
Temps perdu........hrs.	....	....	....	....	74	40	34	30	75	48	17	....	318
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	116	220	236	230	185	212	103	....	1,302
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	9⅓	9	11½	16	14¼	18⅓	17⅔	....	14⅓

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	570 96	1,296 39	708 50	1,061 29	941 06	972 17	949 24	6,499 61
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	....	201 19	....	273 16	164 47	161 68	....	800 50
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machinerie	....	....	....	....	166 25	54 95	68 68	33 54	....	....	....	29 35	352 77
Magasins {Généralem	....	....	....	....	80 30	....	....	....	....	....	....	....	80 30
Réparations {Matériel	38 64	....	....	....	27 00	36 00	57 53	....	97 18	....	....	....	256 35
Réparations {Salaires	275 36	144 46	196 76	....	751 75	495 29	180 86	85 25	53 96	82 69	117 33	26 26	2,409 97
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	46 00	54 00	48 00	42 00	48 00	40 00	278 00
Dépenses éventuelles	16 50	....	....	....	14 50	8 20	9 20	....	9 20	....	9 20	6 00	72 80
Dépenses totales	330 50	144 46	196 76	....	1,039 80	1,165 40	1,859 85	881 29	1,542 79	1,230 22	1,308 38	1,050 85	10,750 30

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériel.	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Louis de Gonzague	6,499 61	800 50	....	....	....	....	352 77	80 30	256 35	2,409 97	278 00	72 80	10,750 30
Totaux	6,499 61	800 50	....	....	....	....	352 77	80 30	256 35	2,409 97	278 00	72 80	10,750 30

Dépenses faites à :	Temps d'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
St-Louis de Gonzague	10 mai	13 nov	Cailloux et glaise	18,796	1,620	1,302	$8·256	0·571
Totaux				18,796	1,620	1,302	$8·256	0·571

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
St-Louis de Gonzague	198		80			30					
Totaux, heures	198		80			30					

Temps perdu à:	Nettoyage Outill.	Nettoyage Chaudières.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
St-Louis de Gonzague					10	318	
Totaux, heures					10	318	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à St-Louis de Gonzague, le 3 mai, et fut mise en hivernage au même endroit, le 27 novembre 1915. La rupture des ancres a été la cause d'une aussi grande perte de temps pour réparations.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 102, PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Détails enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	900	9,360	5,138	6,989	5,241	1,845	....	29,473
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	Glaise.	Glaise.	Glaise, gravier, pierres.	Glaise, gravier, pierres, billes.	Glaise, gravier, pierres, billes.	Glaise.	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs	....	....	....	....	....	100	270	260	260	260	50	....	1,200 00
Temps perdu.......hrs	....	....	....	....	....	60	48	38	62	67	10	....	285 00
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	40	222	222	198	193	40	....	915 00
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	....	22½	42	23	35⅓	27	46	....	32·00

Détails des dépenses par mois.

Item. des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	....	....	....	209 83	590 06	659 00	677 02	486 74	627 98	97 42	3,348 05
Comb., charb. et huile.	9 45	....	22 70	....	....	....	....	353 76	22 50	234 45	....	32 40	675 26
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	0 75	4 50	0 75	....	16 16	84 10	236 55	212 51	166 68	173 50	179 42	26 58	1,101 50
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries	....	10 79	114 21	65 29	42 80	19 87	95 59	136 59	22 96	1 31	38 43	1 50	549 34
Magasins { Généralem.	1 50	....	76 78	6 78	43 88	5 10	21 21	36 70	25 08	....	13 50	....	230 53
Réparations { Matériaux	197 15	38 80	162 62	97 27	586 75	126 57	387 48	287 13	22 66	18 41	143 25	151 21	2,219 30
Réparations { Salaires	120 34	92 50	204 34	574 15	775 63	775 80	138 23	184 95	99 54	83 72	14 44	136 91	3,200 55
Loyer de remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	36 99	....	212 05	0 41	12 25	11 39	171 77	15 50	14 27	9 52	37 31	24 33	545 79
Dépenses totales	366 18	146 59	793 45	743 90	1,477 47	1,232 66	1,640 89	1,886 14	1,050 71	1,007 65	1,054 33	470 35	11,870 32

Détails des travaux des remorqueurs—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.				Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
			$ c.		Du	Au		$ c.
Eileen	Toute la saison.							

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à	Salaires.	Combustibles.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière du Lièvre.													
La Salette	925 74	186 71		304 57			151 90	63 74	613 65	884 96		150 91	3,282 18
Poupore	1,094 06	220 66		359 94			179 51	75 33	725 21	1,045 86		178 35	3,878 92
Biglow, B. Cut	406 16	81 92		133 62			66 64	27 97	269 23	388 26		66 21	1,440 01
Biglow, C. Cut	226 86	45 75		74 64			37 22	15 62	150 38	216 87		36 98	804 32
Smith's Point	201 25	40 59		66 21			33 02	13 86	133 40	192 38		32 81	713 52
Brazeau Cut	493 98	99 63		162 52			81 05	34 01	327 43	472 22		80 53	1,751 37
Totaux	3,348 05	675 26		1,101 50			549 34	230 53	2,219 30	3,200 55		545 79	11,870 32

Dépenses faites à	Durée du travail. Du	Durée du travail. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Rivière du Lièvre.								
La Salette	19 juillet	29 juillet	Glaise	10,140	350	253	12·973	0·323
Poupore	13 août	1er septembre	Glaise, pierres, billes	10,343	410	316	12·973	0·375
	12 octobre	5 novembre	Glaise					
Biglow, B.	31 juillet	12 août		1,860	120	94	12·973	0·774
Biglow, C.	24 septembre	1er octobre	Gravier, billes	2,864	80	62	12·973	0·355
Smith's Point	2 octobre	8 octobre	Pierres, gravier	351	60	55	12·973	0·203
Brazeau Cut	2 septembre	22 septembre	Glaise, pierres, billes	4,515	180	135	12·973	0·387
Totaux				29,473	1,200	915	12·973	0·402

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour procurer Du comb.	Pour procurer De l'eau.
La Salette	14	6		27		10			16	3	
Poupore	33	15				20			19		
Biglow B.		3	5						13		
Biglow, C.		3							3		
Smith's Point		3									
Brazeau Cut	1	8½				10	2½			1	
Totaux, heures	48	38½	5	27		40	2½		51	4	

Temps perdu à	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudière	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Totaux.	Remarques.
La Salette	4		10		7	97	
Poupore	4				3	94	
Biglow, B.	3				2	26	
Biglow, C.	1				11	18	
Smith's Point					2	5	
Brazeau Cut	1				21	45	
Totaux, heures	13		10		46	285	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Buckingham, le 14 juin et a été mise en hivernage au même endroit, le 30 novembre 1915. La drague a été tirée à terre, calfatée et réparée. On a réparé une base en bois, réparé complètement les chalands, posé de nouveaux planchers et de nouvelles portes aux endroits où c'était nécessaire et réparé les machines du remorqueur.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 103, QUÉBEC ET ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	1,753	6,356	14,916	14,125	11,209½	11,638	4,919½	....	64,917
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise, cail., grav., glaise dure.	Glaise, cailloux, grav., glaise dure.	Pâte de bois billes, glaise, cailloux.	Pâte de bois sable, glaise, billes, grav., cailloux.	Pâte de bois grav., sable, cailloux.	Pâte de bois grav., sable, glaise.	Pâte de bois glaise, sable, cailloux.	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs.	....	....	....	....	170	260	270	260	260	260	110	....	1,590
Temps perdu.......hrs.	....	....	....	....	57	101	48	37½	55	58½	17½	....	374½
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	113	159	222	222½	205	201½	92½	....	1,215½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	15⅔	40	67¼	63½	54½	57¾	53½	....	53½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	176 77	....	331 26	514 12	534 45	542 93	493 22	526 13	550 83	....	3,669 71
Comb., charb. et huile.	....	....	514 69	....								....	514 69
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	49 09	36 30	115 34	312 02	192 25	172 00	195 65	182 80	168 25	11 28	1,434 98
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	....	....	193 16	22 21	125 65	143 51	81 73	82 27	1 00	1 20	3 03	....	653 76
Magasins {Généralem..	....	....	142 41	1 50	5 87	4 23	9 22	5 58	10 48	4 25	55 00	....	238 54
Réparations {Matériaux	493 18	151 66	417 95	176 51	387 57	43 28	100 63	38 64	3 48	154 15	50 89	69 99	2,087 93
Réparations {Salaires..	701 77	455 87	1,040 24	1,294 49	687 07	284 35	135 02	218 63	240 08	258 54	1 98	200 50	5,518 54
Loyer de remorqueurs..	....	....	....	....	....	....	....	....	110 50		231 73	....	342 23
Dépenses éventuelles...	19 00	....	441 63	35 88	5 00	13 86	0 20	0 51	13 03	....	49 25	0 99	579 35
Dépenses totales...	1,213 95	607 53	2,975 94	1,566 89	1,657 76	1,315 37	1,053 50	1,060 56	1,067 44	1,127 07	1,110 96	282 76	15,039 73

Remorquenrs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
Alva........	Toute la	saison....	....	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Osborne........	19 août ..	25 août ..	Hawkesbury........	110 50
W. E. Lawlor........	15 sept. ..	18 sept. ..	Hawkesbury........	56 48
W. E. Lawlor........	1er oct. ..	5 oct. ..	Hawkesbury........	60 00
W. E. Lawlor........	28 sept. ..	....	Hawkesbury........	60 00
W. E. Lawlor........	30 oct. ..	....	Hawkesbury........	55 25

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
Grenville	582 68	81 72	....	227 85	....	....	103 81	84 14	331 53	876 25	....	91 99	2,379 97
Hawkesbury	3,087 03	432 97	....	1,207 13	....	....	549 95	154 40	1,756 40	4,642 29	342 23	487 36	12,659 76
Totaux	3,669 71	514 69	....	1,434 98	....	....	653 76	238 54	2,087 93	5,518 54	342 23	579 35	15,039 73

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Grenville	12 mai	12 juin	Glaise, cailloux, gravier, glaise dure	3,418	280	193	$12·331	0·696
Hawkesbury	19 juin	12 nov	Pât.d.bois,glai., sab., gr.	61,499	1,310	1,022½	12·381	0·205
Totaux	....	....	....	64,917	1,590	1,215½	12·373	0·231

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorq. etc.	Pour se procurer.	
							Remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Grenville	45	1	....	....	....	10	....	....	3	5	....
Hawkesbury	48	1½	....	....	....	30	19½	30	8½	31½	14
Totaux, heures	93	2½	....	....	....	40	19½	30	11½	36½	14

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Grenville	4	....	....	....	19	87	Les trav. faits à Hawkesbury étaient pour le compte de la Riordon Pulp & Paper Co., les déblais suivants ont été enlevés : Pulpe=54,966⅕ verges cubes, glaise, sable et gravier 6,476⅘; 56 cailloux et 214 billes.
Hawkesbury	29½	17	....	....	58	287½	
Totaux, heures	31½	17	....	....	77	374½	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Ottawa, Ont., le 1er mai et mise en hivernage au même endroit, le 4 décembre. Cette drague a droit à un crédit de $6,695 pour l'ouvrage fait à Hawkesbury, pour le compte de la Riordon Pulp & Paper Co. La drague a été mise en radoub, calfatée, réparée au besoin; le pont a aussi été réparé et les machines remises en état. Le remorqueur *Alva*, a aussi été complètement réparé et remis en bon état. Les chalands ont été également réparés.

ONTARIO, DRAGUE DU MINISTÈRE N° 105.

Détails des déblais enlévés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs c.					8,094	13,206	5,454						26,754
Espèce de déblais					Vase, sable.	Vase, sable.	Vase, sable.						
Temps pendant lequel on aur. pu drag... hrs					180	260	120						560
Temps perdu... hrs					59	68	37						164
Nomb. d'heures de drag					121	192	83						396
Vgs c. drag. p. heure					67	68¼	65½						67⅔

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					343 84	535 80	567 74	180 64	120 76				1,748 78
Comb., charb. et huile			19 70			651 25	642 27	247 94					1,561 16
Eau													
Subsistance			9 75	47 85	118 50	216 35	208 90	44 30	5 02				650 67
Quaiage													
Pilotage								84 00					84 00
Magasins {Machineries			62 34	32 55	381 21	5 98	65 72	11 69	42 44				601 93
Magasins {Généralem			12 24	16 96			4 23						33 43
Réparat. {Matériaux			26 03	300 86	382 21	175 75	299 99	213 27					1,398 11
Réparat. {Salaires	100 00	192 69	246 21	564 71	358 84	230 51	9 30	1,149 72	852 14				3,704 12
Loyer des remorqueurs							50 00						50 00
Dépenses éventuelles	9 80	9 20	670 56	9 95	6 75	31 97	13 12	69 05	46 82				867 22
Dépenses totales	109 80	201 89	1,046 83	972 88	1,591 35	1,847 61	1,861 27	2,000 61	1,067 18				10,699 42

Remorqueurs employée pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.					$ c.
Sir John	Toute	la saison			*Carl King*	17 juillet		Remorquage de la drague de Newcastle à Bowmanville et du remorqueur "*Sir John*", de Bowmanville à Toronto.	50 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bowmanville, Ont.	1,313 25	1,114 25	....	514 50	....	....	510 73	28 36	1,122 64	2,200 19	42 42	710 87	7,557 21
Newcastle, Ont.	234 51	198 97	....	91 87	....	....	91 20	5 07	200 47	392 89	7 58	126 95	1,349 51
Démolition de la drague à Ottawa	201 02	247 94	....	44 30	....	84 00	....	....	75 00	1,111 04	....	29 40	1,792 70
Totaux	1,748 78	1,561 16	....	650 67	....	84 00	601 93	33 43	1,398 11	3,704 12	50 00	867 22	10,699 42

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Bowmanville, Ont.	11 mai	6 juillet	Sable, vase	22,988	490	336	22,491	0·328
Newcastle, Ont.	7 juillet	14 juillet	Sable, vase	3,766	70	60	22,491	0·358
Totaux	....	....	....	26,754	560	396	22,491	0·332

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Bowmanville, Ont.	38	2	83	....	....	30	....	....	....	1	....
Newcastle, Ont.	....	1	....	....	....	....	....	5	4	....	....
Totaux, heures	38	3	83	....	....	30	....	5	4	1	....

Temps perdu à:	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Bowmanville, Ont.	....	....	....	....	....	154	
Newcastle, Ont.	....	....	....	....	....	10	
Totaux, heures	....	....	....	....	....	164	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Bowmanville, Ont., le 30 avril et mise en hivernage à Ottawa, Ont. Elle fut ensuite démolie au chantier maritime de l'île Victoria, Ottawa, et les machines ont été installées sur la drague du ministère, N° 120, pendant l'hiver 1915-16.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 106, PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	1,602	4,036	2,507	2,184	5,660	4,370	3,631	....	23,990
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise, pierre.	Glaise.....	Glaise, sable, cailloux.	Cailloux, sable.	Sable, glaise.	Sable, glaise, écorces.	Sable, glaise.	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	....	....	....	180	260	270	260	260	260	150	....	1,640
Temps perdu.......hrs	....	....	....	....	102	89	104½	200½	96	124	51½	....	767½
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	78	171	165½	59½	164	136	98½	....	872½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	20½	23¾	15	37	34½	32¼	37	....	27½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	18 17	....	335 15	460 01	463 57	485 07	443 70	497 25	516 76	113 70	3,333 83
Comb., charb. et huile.	....	....	491 96	....	....	....	....	471 32	....	239 40	....	332 04	1,534 72
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	7 40	....	188 80	191 50	175 13	239 75	171 00	173 50	144 00	30 00	1,321 08
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries	....	....	124 14	6 96	168 83	152 08	63 11	0 55	6 58	14 88	3 03	....	540 16
Magasins {Généralem.	....	....	79 54	....	7 07	....	1 30	....	1 20	....	....	....	89 11
Réparations {Matériaux	73 96	193 94	214 52	150 16	247 83	62 47	40 59	....	1 25	68 06	14 88	45 76	1,113 42
Réparations {Salaires	124 51	938 44	586 86	1,303 86	468 84	116 08	52 82	23 80	72 75	254 92	11 56	51 62	4,006 06
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	5 25	....	....	....	....	5 25
Dépenses éventuelles	31 84	....	429 95	19 68	11 21	....	....	1 75	2 00	11 00	35 17	2 32	544 92
Dépenses totales	230 31	1,132 38	1,952 54	1,480 66	1,427 73	982 14	796 52	1,227 49	698 48	1,259 01	725 40	575 44	12,488 10

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Daisy	Toute	la saison	....	....
Delisle	7 août	21 août	Remorquage de l'île Perrot à Nicolet.	

Remorqueur loué.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Alonzo Boisvert	11 août	....	Nicolet	5 25

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Papineauville	221 59	102 02	....	87 82	....	....	35 91	5 92	74 02	266 31	....	36 23	829 82
Como	993 33	457 34	....	393 67	....	....	160 96	26 56	331 79	1,193 78	....	162 39	3,719 82
Como (Sénateur Boyer)	59 22	27 26	....	23 47	....	....	9 60	1 58	19 79	71 17	....	9 68	221 77

Oka	19 10	8 79	....	7 58	....	....	3 10	0 51	6 38	22 96	....	3 13	71 55
Ile Perrot	324 74	149 52	....	128 70	....	....	52 62	8 68	108 47	390 27	....	53 09	1,216 09
Nicolet	34 38	15 83	....	13 63	....	....	5 57	0 92	11 48	41 32	5 25	5 62	134 00
Louiseville	1,289 42	593 66	....	511 02	....	....	208 94	34 47	430 69	1,549 62	....	210 76	4,828 58
Tourville	391 60	180 30	....	155 19	....	....	63 46	10 47	130 80	470 63	....	64 02	1,466 47
Totaux	3,333 38	1,534 72	....	1,321 08	....	....	540 16	89 11	1,113 42	4,006 06	5 25	544 92	12,488 10

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Papineauville	10 mai	18 mai	Glaise, pierre	1,248	75	58	14·307	0·664
Como	26 mai / 12 juillet	8 juillet / 14 juillet	Glaise, pierre	5,770	475	260	14·307	0·644
Como (Sénateur Boyer)	9 juillet	16 juillet	Glaise	322	20	15½	14·307	0·688
Oka	16 juillet	16 juillet	Sable	115	10	5	14·307	0·622
Ile Perrot	21 juillet	5 août	Cailloux et glaise	782	70	85	14·307	1·555
Nicolet	13 août	14 août	Sable	429	140	9	14·888	0·429
Louiseville	25 août / 25 octobre	22 septembre / 17 novembre	Sable, glaise, écorces	12,656	480	337½	14·307	0·381
Tourville	28 septembre	23 octobre	Sable, glaise, écorces	2,668	270	102½	14·307	0·549
Totaux				23,990	1,640	872½	14·313	0·520

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Papineauville	....	2	10	....	....	....	....	....	2	2	....
Como	33	4	105	....	....	20	4	....	37	5	....
Como (Sénateur Boyer)	2	1½	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Oka	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ile Perrot	13½	....	30	....	....	....	....	....	30	3	....
Nicolet	....	5	35	....	....	....	....	10	45	10	....
Louiseville	34	9½	3	....	2	20	16	5	10	9	....
Tourville	30	4	8	....	....	....	107½	....	....	....	....
Totaux, heures perdues	112½	29	192	....	2	40	127½	15	124	29	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Papineauville	1	....	....	....	....	17	
Como	2	....	....	....	5	215	
Como (Sénateur Boyer)	....	....	....	....	....	4½	Travail fait à Como p. le sénat. Boyer.
Oka	....	....	....	....	2	5	
Ile Perrot	1	....	....	....	7½	85	Travail fait à Oka pour M. Geoffrion.
Nicolet	....	....	....	....	26	131	
Louiseville	3	....	....	....	31	142½	
Tourville	....	....	....	....	18	167½	
Totaux, heures perdues	7	....	....	....	89½	767½	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Ottawa le 5 mai, et fut mise en hivernage à Montréal le 16 décembre. Cette drague a droit à un crédit de $152.42 pour le travail fait au compte du sénateur Boyer, et à un crédit de $60.97 pour du travail fait à Oka, au compte de M. Geoffrion. La drague a été tirée à terre, démolie jusqu'à la ligne de flottaison et reconstruite; les machines ont été inspectées et réparées; le remorqueur et les chalands ont aussi été réparés.

DRAGUE DU MINISTÈRE Nº 108 (DESCHÊNES), ONTARIO ET QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.					1,992	4,980	4,438	4,123	2,697	2,327			20,557
Espèce de déblais					Cailloux, sable, glaise.	Cailloux, glaise. gravier.	Cailloux, glaise, gravier.	Cailloux, glaise, gravier, sable, pierre.	Glaise, sable, roc, gravier, cailloux.	Vase, pierre, glaise, cailloux, roc.			
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs					110	260	270	260	260	260			1,400
Temps perdu........hrs					21½	56½	56¼	54	97	79			364¼
Nomb. d'heur. de drag.					88½	203½	213¾	206	163	161			1,035¾
Vgs cub. drag. p. heure.					22½	24⅓	20¾	20	16½	14½			19¾

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					246 78	485 80	481 21	470 52	408 00	507 06	141 84		2,741 21
Comb., charb. et huile.	184 22		22 70			404 27		390 05		363 16		57 00	1,421 40
Eau													
Subsistance	2 50				90 50	167 00	203 90	174 95	168 00	179 70	35 50		1,022 05
Quaiage													
Pilotage													
Magasins — Machineries.			114 91	8 44	16 47	32 67	182 75	18 76	50 49	20 86	1 50		446 85
Magasins — Généralem.			12 24		10 88		1 63	0 10	1 74		4 23		30 82
Réparations — Matériaux.			23 07	147 16	416 70	57 31	262 34	23 28	0 17	220 82		8 16	1,159 01
Réparations — Salaires	90 00	90 00	106 66	727 46	429 67	65 47	99 17	110 81	254 87	5 81	13 33	85 55	2,078 80
Loyer des remorqueurs.					12 00								12 00
Dépenses éventuelles	8 20	2 40	186 53	25 15	1 15	0 30	13 05		7 90	43 97	5 00	63 00	356 65
Dépenses totales	284 92	92 40	466 11	908 21	1,224 15	1,212 82	1,244 05	1,188 47	891 17	1,341 38	201 40	213 71	9,268 79

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Aylmer	Toute	la saison.							

Détails des dépenses et resultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fitzroy, havre	2,741 21	1,421 40	....	1,022 05	....	....	446 85	30 82	1,159 01	2,078 80	12 00	356 65	9,268 79
Totaux	2,741 21	1,421 40	....	1,022 05	....	....	446 85	30 82	1,159 01	2,078 80	12 00	356 65	9,268 79

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Fitzroy, havre	19 mai	28 oct.	Cailloux, glaise, sable, roc, vase, gravier, pierre	20,557	1,400	1,035¾	$8·948	0·450
Totaux	....	....	....	20,557	1,400	1,035¾	$8·948	0·450

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remor-quage,etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Fitzroy, havre	116	23½	25	....	....	50	19	2½	56¼	....	....
Totaux, heures perdues	116	23½	25	....	....	50	19	2½	56¼	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Fitzroy, havre	23½	....	8½	....	40	364¼	
Totaux, heures perdues	23½	....	8½	....	40	364¼	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Quyon, Qué., le 15 mai et a été mise en hivernage à Aylmer, Qué., le 27 novembre. L'outillage a été complètement désorganisé : la coque et les chalands ont été tirés à terre, à Aylmer, et les machines de la drague ont été emmagasinées au chantier maritime de l'île Victoria.

DRAGUE DU MINISTÈRE Nº 109 ("INDUSTRY"), PROVINCE D'ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.					17,362	11,886	27,847	38,016	16,903				112,014
Espèce de déblais					Cailloux, sable, glaise dure, alluvions.	Roc, glaise, sable.	Roc, sable, glaise. gravier, cailloux,	Roc, sable, glaise, gravier, cailloux.	Glaise, cailloux, sable.				
Temps pendant lequel on aurait pu draguer hrs					190	260	275	268	220				1,213
Temps perdu... hrs					49¾	89½	136¼	87¼	105				467¾
Nomb. d'heur. de drag.					140¼	170½	138¾	180¾	115				745¼
Vgs cub. drag. p. heure					124	69½	201½	211	147				150⅓

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					894 95	1,005 44	1,234 49	1,173 19	1,167 17	1,033 97	181 45		6,690 66
Comb., charb. et huile			29 53			848 25	780 00		1,332 50	395 50	588 25		3,974 03
Eau													
Subsistance			10 12		281 70	408 11	402 50	387 14	413 59	235 06	67 15		2,205 37
Quaiage											10 00		10 00
Pilotage													
Magasins {Machineries			95 88		347 59	674 58	347 59	78 31	906 50	35 13	11 75		2,497 33
Magasins {Généralem			13 87		13 50	47 35	50 67	22 00	4 33	1 74	4 23		157 69
Réparations {Matériaux		42 80	3,353 35	190 00	952 59	2,814 77	1,146 26	1,418 22	118 72		49 19		10,085 90
Réparations {Salaires	247 54	257 62	1,141 90	986 92	428 54	274 45	41 15	92 56	61 02	38 86	132 26	100 00	3,802 82
Loyer des remorqueurs							240 00	141 00	411 00				792 00
Dépenses éventuelles			321 03	30 20	0 42	74 75	6 73	1 26	81 00	208 60	32 73	21 86	778 58
Dépenses totales.	247 54	300 42	4,965 68	1,207 12	2,919 29	6,147 70	4,249 39	3,313 68	4,495 83	1,948 86	1,077 01	121 86	30,994 38

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Hercules	1er juin	18 nov	Mêmes endroits que la drague.	

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses $ c.
Reliance	10 juillet	11 juillet	Soo à Michipicoten	240 00
Chaland No. 2				
Capt. A. B. McLean & Sons	8 juillet	31 juillet	Livraison de charbon	141 00
Capt. A. B. McLean & Sons	1er août	7 sept	Livraison de charbon	225 00
Reliance	5 sept	6 sept	Michipicoten au Sault-Ste-Marie	186 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
S.S. *Marie*, Imperial Oil Co	2,682 55	1,593 35	....	884 22	....	....	1,001 27	63 24	4,043 84	1,524 62	317 55	312 16	12,422 80
S.S. *Marie*, quai Downey	233 36	138 63	....	76 93	....	....	87 12	5 52	351 83	132 65	27 63	27 16	1,080 83
S.S. *Marie*, quai de la Traverse	132 42	78 65	....	43 64	....	....	49 42	3 13	199 59	75 39	15 67	15 40	613 31
S.S. *Marie*, Superior Paper Co	870 75	517 20	....	287 01	....	....	325 01	20 54	1,312 61	494 90	103 07	101 33	4,032 42
Havre de Québec	2,484 32	1,475 58	....	818 88	....	....	927 29	58 47	3,745 00	1,412 01	294 08	289 10	11,504 73
Havre de Michipicoten	287 26	170 62	....	94 69	10 00	....	107 22	6 79	433 03	163 25	34 00	33 43	1,340 29
Totaux	6,690 66	3,974 03	....	2,205 37	10 00	....	2,497 33	157 69	10,085 90	3,802 82	792 00	778 58	30,994 38

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
S.S. *Marie*, Imperial Oil Co	10 mai	28 juin	Cailloux, alluvions, sable, roc, glaise dure	28,770	430	298⅚	41·570	0·431
S.S. *Marie*, quai Downey	29 juin	2 juillet	Roc, sable	1,503	40	26	41·570	0·719
S.S. *Marie*, quai de la Traverse	3 juillet	5 juillet	Roc, sable	1,270	20	14¾	41·580	0·482
S.S. *Marie*, Superior Paper Co	9 sept	25 sept	Caill., gl., aluv. et sable	11,632	200	97	41·570	0·346
Havre de Québce	15 juillet	26 août	Sable, glaise, gravier, caill., roc, glaise dure	60,232	455	276¾	41·570	0·189
Havre de Michipicoten	30 août	18 novembre	Glaise	8,607	68	32	41·884	0·155
Totaux				112,014	1,213	745⅓	41·575	0·276

Détails des dépenses par mois.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
S.S. *Marie*, Imperial Oil Co	68¼	19½	5	....	....	10	1⅓	....	....	1	....
S.S. *Marie*, quai Downey	3	4	....	....	....	5	....	....	....	....	....
S.S. *Marie*, quai de la Traverse	....	1¼	....	....	....	....	....	....	....	....	....
S.S. *Marie*, Superior Paper Co	13¾	20½	1½	....	....	....	3	....	46½	5½	....
Havre de Québec	32	10	2	2	....	....	....	....	78	7	....
Havre de Michipicoten	½	1½	....	....	....	....	....	....	28	5	....
Totaux, heures perdues	117½	56⅔	8½	2	....	15	4⅓	....	152½	18½	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
S.S. *Marie*, Imperial Oil Co	1	....	....	....	25⅙	131⅙	
S.S. *Marie*, quai Downey	....	....	....	....	2	14	
S.S. *Marie*, quai de la Traverse	1	....	....	....	3	5¼	
S.S. *Marie*, Superior Paper Co	3	....	....	....	9¼	103	
Havre de Québce	7¼	....	....	....	40	178¼	
Havre de Michipicoten	....	....	....	....	1	36	
Totaux, heures perdues	12¼	....	....	....	80½	467⅔	

Remarques générales : La drague fut mise en commission au Sault-Ste-Marie le 6 mai, et a été mise en hivernage au même endroit le 21 octobre. On a fait deux nouvelles ancres, réparé a cuiller et le bras de la cuiller, la chaudière, les machines principales. Le remorqueur a aussi été réparé d'une manière générale et on a posé de nouvelles portes au chaland.

QUEBEC.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 110 ("INTERNATIONAL"), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c.	....	....	....	....	7,550	17,140	12,190	11,680	5,000	....	....	....	53,560
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise, gra-roc, glaise dure.	Glaise, gravier, roc, glaise dure	Glaise, roc, gravier.	Roc, grav., glaise dure	Argile, glaise dure.	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag. .hrs	....	....	....	....	120	260	270	260	150	....	....	....	1,060
Temps perdu ......hrs	....	....	....	....	44½	80½	101½	76	63½	....	....	....	366
Nomb. d'heures de dr.	....	....	....	....	75½	179½	168½	184	86½	....	....	....	694
Vgs c. drag. p. heure	....	....	....	....	100¾	95¾	72½	63½	58	....	....	....	77

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	172 62	....	367 88	1,095 92	1,172 57	1,096 75	1,105 11	382 00	430 00	151 72	5,974 57
Comb., charb. et huile	....	....	44 52	....	141 51	270 90	411 09	1,118 01	502 78	231 46	267 96	98 00	3,086 23
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	34 14	24 30	307 96	482 98	461 94	432 96	398 91	133 45	123 13	41 29	2,441 06
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins.. Machineries	....	2 00	153 22	256 53	261 71	545 69	145 27	316 95	140 20	....	211 31	1 10	2,033 98
Magasins.. Généralem.	0 30	....	22 60	15 09	....	7 75	43 13	4 68	27 00	1 63	10 58	4 23	136 99
Réparat... Matériaux	514 41	....	597 35	223 08	2,154 95	393 37	3,067 94	621 86	86 24	2,654 77	353 30	370 24	11,037 51
Réparat... Salaires	180 65	155 35	269 81	585 82	548 57	123 96	684 40	343 54	21 04	391 07	50 00	392 80	3,747 01
Loyer des remorqueurs	60 00	....	....	....	30 00	15 00	....	....	....	....	....	....	105 00
Dépenses éventuelles	13 60	....	446 57	2 75	89 05	13 15	24 50	4 77	63 20	23 16	13 14	29 62	723 51
Dépenses totales	768 96	157 35	1,740 83	1,107 57	3,901 63	2,948 72	6,010 84	3,939 52	2,344 48	3,817 54	1,459 42	1,089 00	29,285 86

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom des remorqueurs.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Delisle	18 mai	29 juin	Longueuil	....
	12 juill.	14 juill.	Longueuil	....
	26 juill.	31 juill.	Longueuil	....
Blanche	30 juin	16 juill.	Longueuil	....
	2 août	17 sept.	Longueuil	....
Witherbee	4 juin	28 juin	Longueuil	....
	30 juin	11 juill.	Longueuil	....
	15 juill.	17 sept.	Longueuil	....

Remorqueur loué.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité	Dépenses. $ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Longueuil, quai du gouvernement	348 66	180 10	....	142 45	....	....	118 70	8 00	644 12	218 67	6 13	42 22	1,709 05
Longueuil, quai R. & O.	5,625 91	2,906 13	....	2,298 61	....	....	1,915 28	128 99	10,393 39	3,528 34	98 87	681 29	27,576 81
Totaux	5,974 57	3,086 23	....	2,441 06	....	....	2,033 98	136 99	11,037 51	3,747 01	105 00	723 51	29,285 86

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Longueuil, quai du gouvernement	18 mai	25 mai	Roc, glaise dure	3,280	70	40½	42·198	0·521
Longueuil, quai R. & O.	26 mai	17 sept	Argile, gravier, glaise dure, roc	50,280	990	653½	42·198	0·548
Totaux	....	....	....	53,560	1,060	694	42·198	0·546

Explications des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordr.	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Longueuil, quai du gouvernement	3½	....	11	....	....	10	2	....	....	1	....
Longueuil, quai R. & O.	127	66	31	....	....	20	18½	....	....	13	....
Totaux, heures perdues	130½	66	42	....	....	30	20½	....	....	14	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Longueuil, quai du gouvernement	....	....	....	....	2	29½	
Longueuil, quai R. & O.	5	7	....	....	49	336½	
Totaux, heures perdues	5	7	....	....	51	366	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Montréal le 14 mai, et fut mise en hivernage au même endroit le 15 octobre. Le temps perdu pour causes diverses au quai R. & O., s'explique par le fait que la drague devait être changée de place pour laisser passer le traversier et pour différentes tranchées. La drague a été mise en cale-sèche; la coque a été grattée et peinturée, les glissières des ancres ont été réparées, les machines de halage ont été réparées. Le remorqueur "Wetherbee" a été mis en cale-sèche deux fois pour remplacer les hélices brisées. On a aussi fait des réparations générales au chaland.

PROVINCE DE QUÉBEC.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 111 ("LAC ST-JEAN").

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	1,040	3,086	3,108	749	4,507	4,467	2,273	....	19,230
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise, petits cailloux.	Glaise, sable.	Glaise, sable.	Glaise, sable.	Glaise, sable.	Glaise, sable.	Glaise, sable.	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag., hrs.	....	....	....	....	90	260	270	260	260	260	110	....	1,510
Temps perdu......., hrs	....	....	....	....	50	142	133½	198½	66	57	20	....	667
Nomb. d'heures de dr.	....	....	....	....	40	118	136½	61½	194	203	90	....	843
Vgs c. drag. par heures.	....	....	....	....	26	26	23	12	23¼	22	25¼	....	22¾

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	....	....	....	124 92	841 78	188 71	470 60	477 00	462 66	....	2,565 67
Comb., charb. et huile.	....	....	....	....	....	3 49	....	....	....	15 00	15 00	8 79	42 28
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	....	83 20	335 50	170 50	165 00	170 50	99 00	10 00	1,033 70
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	....	3 50	....	....	....	97 68	65 73	....	0 64	24 75	48 78	1 57	242 65
Magasins {Généralem.	....	....	....	....	....	23 10	....	4 23	....	8 00	....	....	35 33
Réparations {Matériaux	....	....	....	....	60 47	104 30	113 18	....	13 25	21 55	33 17	....	345 92
Réparations {Salaires.	95 00	95 00	95 00	....	350 50	347 27	198 22	331 29	49 40	43 00	....	....	1,604 68
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	42 00	18 00	....	....	....	....	....	60 00
Dépenses éventuelles	....	....	....	....	8 85	20 26	25 86	....	38 76	....	58 79	....	152 52
Dépenses totales	95 00	98 50	95 00	....	419 82	846 22	1,598 27	694 73	737 65	759 80	717 40	20 36	6,082 75

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses. $ c.
Marie Louise	Toute la	saison	....	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localités.	Dépenses. $ c.
Str. *Nord*	18 mai	....	Roberval à St-Félicien	42 00
Simon Cimon	9 juin	....	St-Félicien à St-Méthode	18 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Félicien	199 35	3 29	....	80 32	....	....	18 85	2 75	26 87	124 68	4 66	11 85	472 62
Rivière Tikuabe	2,366 32	38 99	....	953 38	....	....	223 80	32 58	319 05	1,480 00	55 34	140 67	5,610 13
Totaux	2,565 67	42 28	....	1,033 70	....	....	242 65	35 33	345 92	1,604 68	60 00	152 52	6,082 75

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu dr. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verges cubes.
	Du	Au						
St-Félicien	21 mai	7 juin	Glaise, petits cailloux	1,600	150	65½	$7·215	0·295
Rivière Tikuabe	11 juin	12 nov	Sable, glaise	17,630	1,360	777½	7·215	0·318
Totaux	....	....	....	19,230	1,510	843	7·215	0·316

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage.etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
St-Félicien	27½	3	21	....	....	20	....	....	4	4	....
Rivière Tikuabe	360½	18½	26	....	....	40	....	....	20	83	....
Totaux, heures perdues	388	21½	47	....	....	60	....	....	24	87	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
St-Félicien	2	....	....	....	3	84½	
Rivière Tikuabe	15	7	....	....	12½	582½	
Totaux, heures perdues	17	7	....	....	15½	667	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Roberval, Qué., le 10 mai ; et a été mise en hivernage à St-Méthode le 29 novembre. Le montant marqué sous le titre "Combustible" représente seulement les déboursés faits pendant l'année, car on a employé en grande partie du combustible acheté pendant les années précédentes. On a employé pendant la saison pour une valeur de $1,110 de combustible.

1

ONTARIO.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 112 ("MATTAWA"), PROVINCE D'ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	2,400	6,600	9,200	12,050	11,860	10,920	2,160	....	55,190
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise.	Glaise.	Glaise.	Glaise.	Claise.	Glaise.	Glaise.	....	....
Total pendant lequel on aurait pu drag....hrs.	....	....	....	....	120	260	270	260	260	260	50	....	1,480 h
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	88	186⅙	170½	137	128	144	7	....	860⅔
Nom. d'heur. de drag..	....	....	....	....	32	73⅚	99½	123	132	116	43	....	619⅓
Vgs cub. drag. par heure	....	....	....	....	75	89	93	98	90	94	80	....	90½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	....	....	....	782 38	592 33	640 00	629 58	584 72	218 54	50 00	3,497 55
Comb., charb. et huile	....	....	317 08	....	378 33	....	587 69	385 66	642 67	788 98	212 03	425 72	3,738 16
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	20 00	321 85	211 90	254 50	259 40	227 75	75 70	23 20	1,394 30
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. Machineries	7 94	....	153 42	....	144 53	38 15	94 52	138 20	2 28	109 39	6 98	29 76	725 17
Magasins. Général	....	....	12 22	....	14 06	8 00	5 05	11 89	33 86	17 86	....	6 94	109 88
Réparations Matériaux	57 90	....	124 81	84 85	271 58	89 40	116 20	8 60	14 00	226 65	12 60	30 00	1,036 59
Réparations Salaires	57 94	19 09	190 51	7 30	480 85	317 39	43 82	....	....	133 20	3 13	73 48	1,326 71
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	5 00	....	....	142 50	465 00	420 00	345 00	....	1,377 50
Dépenses éventuelles	....	21 05	199 99	2 28	40 95	19 45	3 00	18 40	15 25	7 50	1 70	15 30	344 87
Dépenses totales	123 78	40 14	998 03	94 43	1,355 30	1,576 62	1,654 51	1,599 75	2,062 04	2,516 05	875 68	654 40	13,550 73

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Maggie K.	....	....	....	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorq. de A. Britton	22 avril	....	Remorq. du chaland à charb.	5 00
Dalton K.	22 juill.	31 juill.	Cache Bay	142 50
Dalton K.	1er août	31 août	Cache Bay	465 00
Dalton K.	1er sept.	30 sept.	Cache Bay	420 00
Dalton K.	1er oct.	23 oct.	Cache Bay	345 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparanions.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cache Bay	3,158 71	3,376 01	....	1,259 22	....	....	654 90	99 23	936 16	1,198 18	1,377 50	311 46	12,371 37
Sturgeon, chenal	96 01	102 61	....	38 27	....	....	19 90	3 02	28 46	36 41	....	9 47	334 15
Sturgeon, chutes	242 83	259 54	....	96 81	....	....	50 37	7 63	71 97	92 12	....	23 94	845 21
Totaux	3,497 55	3,738 16	....	1,394 30	....	....	725 17	109 88	1,036 59	1,326 71	1,377 50	344 87	13,550 73

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu dr., hrs	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Cache Bay	18 mai	23 oct.	Glaise	52,130	1,370	$559\frac{1}{3}$	$22·118	0·237
Sturgeon, chenal	27 oct.	28 oct.	Glaise	900	60	17	19·655	0·371
Sturgeon, chutes	1er nov.	5 nov.	Glaise	2,160	50	43	19·655	0·391
Totaux	....	....	....	55,190	1,480	$619\frac{1}{3}$	$21·879	0·245

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remor-quage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordr.		Du comb.	De l'eau.
Cache Bay	13	7	36	....	....	40	$677\frac{2}{3}$	....	3	29	....
Sturgeon, chenal	....	....	10	....	....	....	....	....	15	10	....
Sturgeon, chutes	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux, heures perdues	15	7	46	....	....	40	$677\frac{2}{3}$	....	18	39	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Cache Bay	....	....	....	....	5	$810\frac{2}{3}$	
Sturgeon, chenal	....	....	....	....	8	43	
Sturgeon, chutes	....	....	....	....	5	7	
Totaux, heures perdues	....	....	....	....	18	$860\frac{2}{3}$	

Remarques générales: La drague a été mise en commission aux chutes Sturgeon le 8 mai, et a été mise en hivernage au même endroit le 13 novembre. La perte de temps subie en attendant les chalands et le remorqueur était inévitable, car il fallait remorquer les déblais à une distance de 5 milles.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 114 ("ONTARIO"), PROVINCE D'ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.					794	10,092	7,998	2,344	300				21,528
Espèce de déblais					Glaise	Glaise	Glaise, sable, caill'x	Sable, cailloux.	Glaise, gravier.				
Temps pendant lequel on aur. pu drag.. hrs					40	260	270	260	10				840
Temps perdu... hrs					29	764½	131¾	202	4½				531¾
Nomb. d'heur. de drag.					11	95½	138¼	58	5½				308¼
Vgs cub. drag. p. heure					72	106¼	58	42	54¾				69⅔

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires					79 90	534 90	554 13	531 22	338 91	24 50			2,063 56
Comb., charb. et huile			22 70		39 00	8 35	182 39	159 51	26 25				438 20
Eau													
Subsistance				9 70	90 45	178 85	195 40	187 43	76 73	55 19			793 75
Quaiage													
Pilotage													
Magasins. Machineries	1 88		267 36	226 49	23 00	1 06	4 30		59 61	3 70			578 40
Magasins. Général			15 24			16 75	0 90	0 67	115 48	5 47			154 51
Réparations. Matériaux	1 00		742 16	231 95	361 62	142 36	2,681 23	3,921 97	99 50	320 99	1 89		8,504 67
Réparations. Salaires	100 00	107 34	543 71	644 63	572 25	11 19	189 48	112 90	161 81	52 05	50 00	50 00	2,595 36
Loyer des remorqueurs							300 00		939 58				1,239 58
Dépenses éventuelles			713 79	7 82	42 16	66 59	22 99	75 22	90 49	1 92	0 50	3 49	1,024 97
Dépenses totales	102 88	107 34	2,304 96	1,120 59	1,208 38	960 05	4,130 82	4,988 92	1,908 36	463 82	52 39	53 49	17,402 00

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Maggie K	T. la sais.			

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
A. Henning	13 juil.		Rem. de Sarnia à Kingsville.	300 00
A. Henning	28 août		Rem. de Kingsville à Port-Maitland	600 00
A. Henning	11 sept.		Port-Maitland à Port-Burwell	339 58

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Sarnia	1,014 21	215 35	....	390 11	....	....	288 70	75 93	4,179 91	1,275 58	166 90	503 76	8,110 45
Kingsville	1,012 54	215 00	....	389 47	....	....	288 22	75 82	4,173 02	1,273 48	466 62	502 92	8,397 09
Port-Maitland	36 81	7 85	....	14 17	....	....	10 48	2 76	151 74	46 30	606 06	18 29	894 46
Totaux	2,063 56	438 20	....	793 75	....	....	587 40	154 51	8,504 67	2,595 36	1,239 58	1,024 97	17,402 00

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Sarnia	27 mai	8 juil.	Glaise	14,534	370	151½	$53·534	$0·558
Kingsville	16 juil	17 août	Sable, cailloux	6,694	340	151¼	$55·517	1·254
Port-Maitland	1er sept.	1er sept.	Glaise, gravier	300	130	5½	$162·629	2·981
Totaux	....	....	....	21,528	840	308¼	$56·454	0·808

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Sarnia	6½	2	1½	....	....	10	141½	20½	1	4½	....
Kingsville	13¾	3½	106	4½	....	....	....	....	46½	3	....
Port-Maitland	....	....	30	....	....	....	....	....	94½	....	....
Totaux, heures perdues	20¼	5½	137½	4½	....	10	141½	20½	142	7½	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Sarnia	2	....	....	....	29	218½	
Kingsville	8	....	....	....	3½	188¾	
Port-Maitland	....	....	....	....	....	124½	
Totaux, heures perdues	10	....	....	....	32½	531¾	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Sarnia, Ont., le 15 mai, et a été mise en hivernage à Port-Burwell, Ont. Les deux chalands ont été entièrement reconstruits. On a fait les réparations ordinaires à la drague et au remorqueur.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 115 ("OTTAWA"), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	7,421	17,208	22,506	3,388	19,104	14,124	....	....	83,751
Espèce de déblais	....	....	....	....	Sable, glaise, cailloux.	Sable, glaise, cailloux.	Sable, glaise, cailloux.	Sable, glaise.	Sable, argile, cail., glaise dur, pierre	Sable, glaise, cailloux.	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag... hrs	....	....	....	....	80	262	270	260	265½	230	....	....	1,367½
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	25	154	133	235	132	111	....	....	790
Nomb d'heures de drag	....	....	....	....	55	108	137	25	133⅓	119	....	....	577⅓
Vgs cub. drag. par heure	....	....	....	....	135	159	164¼	135½	141	118⅔	....	....	145

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	186 89	....	439 09	950 08	913 35	945 41	1,092 02	1,157 33	1,089 51	566 84	6,940 52
Comb., charb., et huile	....	....	44 51	....	....	1,365 62	123 24	....	114 04	1,714 49	....	64 25	3,426 15
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	97 50	116 20	....	139 65	353 35
Subsistance	....	17 00	34 14	8 83	183 22	492 91	413 91	382 40	374 00	397 20	319 90	138 05	2,761 56
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	3 38	....	221 32	266 34	24 08	186 08	118 69	152 63	245 30	2 40	71 40	6 90	1,298 52
Magasins {Généralem.	....	....	22 61	11 43	....	33 76	16 85	....	....	5 40	....	1 60	91 65
Réparations {Matériaux	577 15	171 36	2,304 89	190 50	1,300 76	2,133 44	124 48	184 07	33 38	13 53	109 00	2,877 95	10,020 51
Réparations {Salaires	196 39	182 86	347 44	748 11	608 65	119 31	240 50	588 83	37 42	....	....	53 53	3,123 04
Loyer des remorqueurs.	....	60 00	....	....	56 00	....	....	....	....	560 00	885 00	....	1,561 00
Dépenses éventuelles	34 34	4 20	524 59	61 01	....	....	5 70	4 15	....	....	132 84	38 25	805 08
Dépenses totales	811 26	435 42	3,686 39	1,286 22	2,611 80	5,281 20	1,956 72	1,857 49	1,993 66	3,966 55	2,607 65	3,887 02	30,381 38

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
Storm King	Toute	la saison.		

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
John S. Thom	15 avril	15 avril	Rem. de la drague et des chalands du bass. intér. à Québec	31 00
John S. Thom	15 avril	....	Remorquage du remorqueur du bassin intérieur à Québec.	5 00
A. Chevalier	3 mai	....	Rem. à partir du quai du Lac St-Jean jusqu'à Lévis et retour.	10 00
A. Chevalier	9 mai	....	Rem. à partir du quai du Lac St-Jean jusqu'à Lévis et retour.	10 00
John S. Thom	16 août	19 août	St-Irénée à Rimouski	560 00
John S. Thom	15 sept.	17 sept.	Rimouski à Pte-au-Saumon	565 00
John S. Thom	13 oct.	14 oct.	P.-au-Saumon à l'Ile-aux-Grues	320 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totaless.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ s.	$ c.
Port-au-Saumon	4,428 71	2,186 21	225 47	1,762 14	....	....	828 58	58 48	6,394 04	1,992 80	639 02	513 68	19,029 13
Murray-Bay	624 95	308 50	31 82	248 66	....	....	116 92	8 25	902 28	281 21	10 45	72 49	2,605 53
St-Irénée	432 66	213 58	22 02	172 15	....	....	80 95	5 71	624 64	194 68	7 21	50 19	1,803 79
Rimouski	829 26	409 46	42 22	329 95	....	....	155 15	10 95	1,197 26	373 14	573 86	96 19	4,017 34
Pointe-au-Père	48 07	23 73	2 45	19 13	....	....	8 99	0 64	69 41	21 63	0 81	5 59	200 45
Grosse-Isle	240 36	118 65	12 24	95 64	....	....	44 97	3 18	347 03	108 16	324 02	27 89	1,322 14
Lévis	336 51	166 12	17 13	133 89	....	....	62 96	4 44	485 85	151 42	5 63	39 05	1,403 00
Totaux	6,940 52	3,426 15	353 35	2,761 56	....	....	1,298 52	91 65	10,020 51	3,123 04	1,561 00	805 08	30,381 38

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pû draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Port-au-Saumon	22 mai 5 juillet 20 sept.	11 juin 29 juillet 12 oct.	Sable, glaise, cailloux	59,391	640	368½	51·639	·318
Murray-Bay	14 juin	2 juillet	Sable, glaise	6,050	182	52	50·106	·430
St-Irénée	30 juillet	14 août	Sable, glaise	5,082	140	36	50·105	·354
Rimouski	1er sept.	13 sept.	Sable, glaise, tuf	7,220	265½	69	58·222	·556
Pointe-au-Père	15 sept.	15 sept.	Pierres mobiles	484	10	4	50·112	2·386
Grosse-Isle	15 oct.	18 oct.	Sable, glaise	2,662	50	20	66·107	·496
Lévis	22 oct.	27 oct.	Sable, glaise	2,862	80	28	50·107	·490
Totaux				83,751	1,367½	577½	52·608	·362

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les rem.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Port-au-Saumon	79	27	53	....	30	....	....	....	34	21	....
Murray-Bay	17	2	35	....	22	....	15	....	10	2	....
St-Irénée	51	1	20	....	10	....	....	....	4	14	....
Rimouski	116	5	25½	....	27	....	....	....	20	3	....
Pointe-au-Père	....	....	....	....	....	....	....	....	6	....	....
Grosse-Isle	....	2	....	....	6	....	....	....	18	4	....
Lévis	....	....	22	....	10	....	10	....	10	....	....
Totaux, heures perdues	263	37	155½	....	105	....	25	....	102	44	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Port-au-Saumon	½	10	....	....	17	271½	
Murray-Bay	....	....	....	....	27	130	
St-Irénée	....	....	....	....	4	104	
Rimouski	....	....	....	....	....	196½	
Pointe-au-Père	....	....	....	....	....	6	
Grosse-Isle	....	....	....	....	....	30	
Lévis	....	....	....	....	....	52	
Totaux, heures perdues	½	10	....	....	48	790	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Québec le 19 mai, et a été mise en hivernage à Québec le 24 décembre. Cette drague a été louée à Raymond & Talbot, pendant 19 jours à $220 par jour, formant un total de $4,180, pour faire de l'ouvrage à Rimouski. Beaucoup de temps a été perdu à Rimouski, pour remplacer une pièce de l'ancre d'en arrière qui était brisée. On a réparé les chaudières. Les chalands ont été remis à neuf; deux nouvelles ancres ont été placées sur l'avant de la drague. Le bras d'une cuillère et la cuillère elle-même ont été réparés. Le remorqueur a été mis en cale sèche, calfaté, pourvu d'une nouvelle pompe, d'un arbre de couche, etc.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 116 ("PROGRESS"), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps pas mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	13,710	23,060	33,059	32,140	30,450	21,460	....	....	153,879
Espèce de déblais	....	....	....	....	Sable, pierre, bois.	Glaise dure, argile, cailloux, sable.	Sable	Sable	Sable	Sable	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	....	....	....	....	170	260	270	260	260	262	....	....	1,482
Temps perdu....... hrs.	....	....	....	....	54	58	30½	30	36	37	....	....	245½
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	116	202	239½	230	224	225	....	....	1,236½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	118	....	138	139⅔	136	95⅓	....	....	130⅓

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	172 63	....	562 23	1,136 23	1,011 04	677 42	1,321 07	1,171 72	752 02	....	6,804 36
Comb., charb. et huile	....	289 48	44 51	....	....	739 74	1,323 43	889 22	675 36	718 58	373 70	46 00	5,100 02
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	11 18	44 00	6 71	213 75	476 09	360 90	291 14	462 68	382 37	193 33	....	2,442 15
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	20 00	....	....	....	....	....	....	....	20 00
Magasins { Machineries.	....	....	496 26	218 86	8 23	121 39	203 64	184 90	34 94	178 27	83 63	7 85	1,537 97
Magasins { Généralem.	....	0 60	22 61	49 78	4 86	32 85	....	....	4 50	23 23	....	....	138 43
Réparations { Matériaux.	1,571 54	311 91	9,047 77	329 96	3,405 85	2,242 71	404 70	206 01	44 95	23 55	15 18	815 00	18,419 13
Réparations { Salaires	194 76	414 84	447 89	763 00	548 33	41 49	39 96	30 52	58 93	22 12	....	908 04	3,469 88
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	45 00	....	155 50	....	....	....	....	....	200 50
Dépenses éventuelles	22 40	....	495 71	82 97	1,038 02	7 65	....	8 98	5 90	57 00	124 09	28 00	1,870 72
Dépenses totales	1,788 70	1,028 01	10,771 38	1,451 28	5,846 27	4,798 15	3,499 17	2,288 19	2,608 33	2,576 84	1,541 95	1,804 89	40,003 16

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Monitor	Toute	la saison.	....	....
Delisle	15 juillet.	25 juillet.	....	....
	31 juillet.	4 août.	....	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
John S. Thom	15 avril	....	Remorquage du bassin de radoub au bassin intérieur	25 00
John S. Thom	16 avril	....	Remorquage du bassin de radoub au bassin intérieur	10 00
John S. Thom	22 avril	....	Remorquage du bassin intérieur au bassin de radoub	10 00
John S. Thom	28 avril	....	Remorquage du bassin de radoub au bassin intérieur	10 00
Jackson Bros	25 mai	....	Bastican aux Trois-Rivières	145 50

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Quai de Batiscan	346 68	259 84	....	124 43	....	20 00	78 36	7 05	938 46	176 79	2 81	95 33	2,049 75
Doucet's-Landing	616 33	461 95	....	221 21	....	....	139 31	12 54	1,668 37	314 29	77 73	169 44	3,681 17
Trois-Rivières	555 80	416 60	....	199 48	....	....	125 62	11 31	1,504 52	283 43	77 24	152 80	3,326 80
Chenal de Batiscan	5,285 55	3,961 63	....	1,897 03	....	....	1,194 68	107 53	14,307 78	2,695 37	42 72	1,453 15	30,945 44
Totaux	6,804 36	5,100 02	....	2,442 15	....	20 00	1,537 97	138 43	18,419 13	3,469 88	200 50	1,870 72	40,003 16

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèces de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Quai de Batiscan	12 mai	21 mai	Sable, pierre, bois	7,470	90	63	$32·535	0·274
Doucet's-Landing	25 mai	9 juin	Glaise dure, argile, cailloux	13,680	160	112	32·867	0·269
Trois-Rivières	10 juin	24 juin	Sable	10,580	130	101	32·938	0·314
Chenal de Batiscan	25 juin	30 octobre	Sable	122,149	1,102	960½	32·218	0·253
Totaux	....	....	....	153,879	1,482	1,236½	32·351	0·259

Expiication des pertes inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Quai de Batiscan	5	1	....	....	....	10	....	....	....	....	....
Doucet's-Landing	3	5	10	....	....	....	....	5	12	9	....
Trois-Rivières	3½	1	....	....	....	....	....	....	3½	5½	....
Chenal de Batiscan	40	34	5½	3	....	20	4	....	....	6	....
Total, heures perdues	51½	41	15½	3	....	30	4	5	15½	20½	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Quai de Batiscan	1	....	....	....	10	27	
Doucet's-Landing	2	....	....	....	2	48	
Trois-Rivières	3	....	....	....	12½	29	
Chenal de Batiscan	17	10	....	....	2	141½	
Total, heures perdues	23	10	....	....	26½	245½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Québec, le 8 mai et a été mise en hivernage à Ottawa, le 20 novembre. Le remorq. fut mis en cale sèche p. qu'on lui const. une nouvelle poupe, p. qu'on en répare la coque, et p. qu'on en rép. les machines. La drague fut mise en cale sèche, la coque en fut calfatée, les aussières, le godet, le bras, la cuillère et les machines réparés. Les chalands furent tirés à terre et réparés. La drague fut amenée à Ottawa à l'automne où on nettoya l'intérieur de la coque. La chaudière fut enlevée afin d'être remplacée et la charpente fut renforcée.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 117 (" QUÉBEC "), PROVINCE D'ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	15,278	28,260	45,237	46,112	46,488	53,612	13,356	....	248,343
Espèce de déblais	....	....	....	....	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise, vase	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise.	Gumbo, glaise, alluv.	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	....	....	130	260	270	260	260	2 0	90	....	1,530
Temps perdu	....	....	....	....	65½	132	95	80	87	65¾	31½	....	556¾
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	64½	128	175	180	173	194¼	58½	....	973¼
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	238½	220¾	258½	256	269	277	230	....	255¼

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	533 08	901 22	1,080 46	1,191 99	1,073 86	1,194 50	1,189 12	740 62	7,904 85
Comb., charb. et huile	408 25	....	29 55	....	....	895 27	699 49	693 27	537 22	928 79	864 24	56 00	5,112 08
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	6 50	4 23	....	....	213 92	351 50	426 03	378 65	357 18	377 81	358 34	274 74	2,748 90
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	52 13	....	159 71	220 23	23 14	127 56	142 35	256 68	340 49	213 18	704 61	9 13	2,249 21
Magasins {Généralem.	3 00	....	13 87	17 61	8 04	....	24 55	26 23	....	16 98	224 06	....	334 34
Réparations {Matériaux.	5 50	6 50	428 00	209 50	671 90	477 22	960 04	222 18	....	230 65	508 36	1,771 90	5,491 75
Réparations {Salaires	115 00	115 00	194 51	909 17	917 82	547 94	208 91	35 76	125 98	7 11	17 88	363 34	3,558 42
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	59 05	....	673 35	....	25 45	0 55	4 17	2 15	6 85	....	6 90	59 53	838 00
Dépenses totales	649 43	125 73	1,498 99	1,356 51	2,393 35	3,301 26	3,546 00	2,806 91	2,441 58	2,969 02	3,873 51	3,275 26	28,237 55

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
				$ c.		Du	Au		$ c.
Peel..........	Toute	la saison.	....	....					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hamilton, Oliver Plow Works	7,210 41	4,662 98	....	2,507 41	....	....	2,051 62	304 97	5,009 30	1,245 81	....	764 38	25,756 88
Hamilton, quai Brown	406 11	262 63	....	141 23	....	....	115 55	17 17	282 13	182 81	....	43 05	1,450 68
Burlington-Beach	288 33	186 47	....	100 26	....	....	82 04	12 20	200 32	129 80	....	30 57	1,029 99
Totaux	7,904 85	5,112 08	....	2,748 90	....	....	2,249 21	334 34	5,491 75	3,558 42	....	838 00	28,237 55

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Hamilton, Oliver Plow Works	17 mai	9 juin	Gumbo, glaise	229,058	1,390	887¾	$29·013	0·112
	18 juin	3 nov						
Hamilton, quai Brown	10 juin	17 juin	Glaise, vase	12,169	80	50	29·013	0·119
Burlington-Beach	4 nov	10 nov	Alluvion	7,116	60	35½	29·013	0·144
Totaux	....	....	....	248,343	1,530	973¼	29·013	0·113

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Hamilton, Oliver Plow Works	160½	160½	64	....	....	40	18½	....	23¼	....	9
Hamilton, quai Brown	6	12	....	....	....	....	....	....	5	5	2
Burlington-Beach	2	5½	9	....	....	....	....	....	5	3	....
Totaux, heures	168½	178	73	....	....	40	18½	....	33¼	8	11

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Hamilton, Oliver Plow Works	12½	10	....	....	4	502¼	
Hamilton, quai Brown	....	....	....	....	....	30	
Burlington Beach	....	....	....	....	....	24½	
Totaux, heures	12½	10	....	....	4	556¾	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Hamilton, Ont., le 15 mai, et a été mise en hivernage à Toronto, Ont., le 13 déc.,

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 118 ("QUEEN"), PROVINCES D'ONTARIO ET QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev..vgs cub.	....	....	....	....	888	6,364	7,041	4,065	3,877	6,384	570	....	29,189
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise.	Glaise,	Glaise,	Glaise dure, roc, argile.	Glaise dure, roc, argile.	Glaise,	Glaise.	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	....	....	40	260	270	260	260	260	30	....	1,380
Temps perdu ...... hrs	....	....	....	....	5	45½	53	100½	84	63	6	....	357
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	35	214½	217	159½	176	197	24	....	1,023
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	25⅓	29¾	32⅓	25⅓	22	32⅓	24	....	28½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	....	....	....	640 82	520 98	494 13	516 15	555 00	359 57	....	3,086 65
Comb., charb. et huile	....	....	19 70	....	....	545 37	....	554 20	....	....	....	....	1,119 27
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	2 90	11 10	222 95	201 75	189 00	192 00	189 00	88 60	....	1,097 30
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries	....	....	122 34	158 67	125 37	69 35	6 57	63 14	2 04	....	5 88	....	553 36
Magasins {Généralem.	....	....	3 26	33 54	....	38 05	....	....	10 49	10 29	....	....	95 63
Réparations {Matériaux	57 00	50 56	130 24	102 73	1,803 33	606 99	....	11 01	164 66	342 39	....	12 54	3,281 45
Réparations {Salaires	201 25	....	122 85	....	272 17	1,652 67	146 60	546 60	142 51	164 66	3 70	161 26	3,414 27
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	39 45	....	180 54	....	19 65	....	....	....	4 38	42 33	47 85	6 75	340 95
Dépenses totales	297 70	50 56	578 93	297 84	2,231 62	3,776 20	875 90	1,858 08	1,032 23	1,303 67	505 60	180 55	12,988 88

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
				$ c.		Du	Au		$ c.
Dora	Toute	la saison.							

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lorraine	297 19	107 77		105 65			53 28	9 21	315 96	328 74		32 83	1,250 63
Ville-Marie	1,848 07	670 14		656 99			331 31	57 26	1,964 70	2,044 22		204 14	7,776 83
Haileybury	850 87	308 54		302 48			152 54	26 36	904 56	941 18		93 98	3,580 51
Haileybury, chantier maritime	90 52	32 82		32 18			16 23	2 80	96 23	100 13		10 00	380 91
Totaux	3,086 65	1,119 29		1,097 30			553 36	95 63	3,281 45	3,414 27		340 95	12,988 88

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Lorraine	27 mai	9 juin	Glaise	2,479	120	98½	$12·696	0·504
Ville-Marie	10 juin	10 août						
	30 sept	28 oct	Glaise	19,641	790	612½	12·696	0·395
Haileybury	11 août	28 sept	Roc, argile, glaise dure.	6,347	420	282	12·696	0·564
Haileybury, chantier maritime	30 oct	3 nov	Glaise	722	50	30	12·697	0·527
Totaux				29,189	1,380	1,023	12·696	0·444

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Lorraine		½				10			3		
Ville-Marie	11	14	42			20	24½		10	33½	
Haileybury	65	11	25			10			6	13	1
Haileybury, chantier maritime	2	1	4						6		
Totaux, heures perdues	78	28½	71			40	24½		25	46½	1

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Lorraine	2				4	21½	
Ville-Marie	10½				12	177½	
Haileybury	3				4	138	
Haileybury, chantier maritime					7	20	
Totaux, heures perdues	15½				27	357	

Remarques générales :—La drague fut mise en commission à Haileybury, le 22 mai et fut mise en hivernage au même endroit le 12 novembre. Les deux chalands furent tirés à terre, levés et calfatés; la coque du remorqueur a été reconstruite en partie ; une nouvelle chaudière a été installée, la cabine a été reconstruite et on a fait les réparations ordinaires à la drague.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 119 ("RICHELIEU"), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.					2,871	4,901	4,756	1,364	1,394	4,016	1,523		20,825
Espèce de déblais					Glaise, sabl.	Glaise, sabl.	Glaise, sabl.	Glaise dure.	Glaise dure, argile, sabl.	Sabl., glais., cailloux, roc.	Glaise dure, sable, glaise, cailloux, roc.		
Temps pendant lequel on aurait pu drag. . hrs					130	260	270	260	260	260	141		1,581
Temps perdu . . . . hrs					45¾	110½	70½	91	177	115½	84		694¼
Nomb. d'heures de drag					84¼	149½	199½	169	83	144½	57		886¾
Vgs cub. drag. p. heure.					34	33	24	8	17	28	27		23½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			172 63		221 93	374 66	445 40	467 68	270 05	567 66	487 73	75 00	3,082 74
Comb., charb. et huile			41 78	172 48				732 96	120 05	182 00	112 70	98 00	1,459 97
Eau													
Subsistance	35 38		34 15		139 13	179 47	51 88	97 15	442 42	335 17	149 50	15 00	1,479 25
Quaiage									Caughna-waga.		Ile-Perrot.		
Pilotage								43 00		40 00			83 00
Magasins {Machineries	9 23	7 00	155 87		69 04	177 85	24 21	65 05	43 69	10 00	8 00		569 94
Magasins {Généralem.	4 18		24 78	3 98	6 72		0 90		13 48	4 23			58 27
Réparations {Matériaux	347 42	124 80	850 20	179 11	186 30	107 81	319 59	112 00	90 01	103 64	255 05	176 56	2,852 49
Réparations {Salaires	294 74	557 91	605 31	464 59	379 75	373 56	117 44	141 55	704 02	299 87	11 54	51 62	4,001 90
Loyer des remorqueurs									180 00				180 00
Dépenses éventuelles		42 00	454 96	21 10	12 67	3 20	34 50	28 01		53 84	23 60	2 15	676 03
Dépenses totales	690 95	731 71	2,339 68	841 26	1,015 54	1,216 55	993 92	1,687 40	1,863 72	1,596 41	1,048 12	418 33	14,443 59

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Ottawa	17 mai	27 oct.		
	8 nov.	17 nov.		
Lion Blanche	17 mai	25 sept.		
	4 oct.	6 nov.		

Remorqueur loué.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Hudson	19 juillet	30 juillet	Berthier à Montréal	180 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
D'Autray	1,236 75	585 72	....	593 45	....	....	228 65	23 38	1,144 37	1,605 50	....	271 21	5,689 03
Caughnawaga	867 37	410 78	....	416 21	....	43 00	160 36	16 39	802 59	1,125 99	180 00	190 21	4,212 90
Ile Perrot	849 99	402 55	....	407 87	....	40 00	157 15	16 07	786 51	1,103 43	....	186 40	3,949 97
Longueuil	128 63	60 92	....	61 72	....	....	23 78	2 43	119 02	166 98	....	28 21	591 69
Totaux	3,082 74	1,459 97	....	1,479 25	....	83 00	569 94	58 27	2,852 49	4,001 90	180 00	676 03	14,443 59

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
D'Autray	17 mai	19 juillet	Glaise, sable	11,484	550	355¾	$15·991	0·495
Caughnawaga	21 juillet	1er sept.	Sable, glaise dure	2,423	480	249½	16·885	1·738
Ile Perrot	15 sept.	6 nov.	Sable, glaise, cailloux	6,073	470	244½	16·155	0·650
Longueuil	10 nov.	17 nov	Roc, glaise dure	845	81	37	15·991	0·700
Totaux	....	....	....	20,825	1,581	886¾	16·288	0·693

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Comb.	Eau.
D'Autray	155	2¾	27	....	....	....	½	....	5	....	....
Caughnawaga	181½	1½	....	....	....	10	½	....	15	4	3
Ile Perrot	36½	9	19	3	....	10	70½	....	7	8	5
Longueuil	....	5	2	....	....	....	11	2	21	....	1
Total, heures perdues	373	18¼	48	3	....	20	82½	2	48	12	9

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
D'Autray	....	....	....	....	4	194¼	
Caughnawaga	3	....	....	....	15	230½	
Ile Perrot	5	6	6	....	44	225½	
Longueuil	1	....	....	....	2	44	
Total, heures perdues	9	6	6	....	65	694¼	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Chambly, le 10 mai 1914, et a été mise en hivernage à Montréal, le 11 décembre. Beaucoup de temps a été perdu à Caughnawaga pour réparer le bras de la cuiller qui avait été brisé ainsi que les ancres. Les déblais étaient très durs.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 120 ("SIR RICHARD"), PROVINCE D'ONTARIO.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	2,155	12,775	10,654	11,210	11,780	11,200	150	....	59,924
Espèce de déblais	....	....	....	....	Sable, alluvions, glaise.	Sable, alluvions, glaise.	Sable........	Sable, vase.	Sable, vase, glaise, gravier.	Vase, sable, glaise.	Vase, sable.	....	....
Total pendant lequel on aur. pu drag. . hrs.	....	....	....	....	30	260	270	260	260	260	30	....	1,370
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	4	97	85	102½	122	146	28	....	584½
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	26	163	185	157½	138	114	2	....	785½
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	83	78⅓	58	71⅓	85⅓	98	75	....	76

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	52 10	554 77	535 04	517 38	542 11	554 66	450 85	35 25	3,242 16
Comb., charb. et huile	....	....	19 70	....	143 48	....	353 32	142 63	7 00	309, 09	6 60	63 75	1,045 57
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	88 33	188 10	173 15	182 75	191 86	232 86	149 74	36 69	1,243 48
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	93 67	78 10	171 77
Magasins {Machineries.	2 64	....	85 88	254 64	263 05	....	17 51	172 47	71 60	23 63	18 48	11 13	921 03
Magasins {Généralem..	....	....	12 24	....	35 28	....	5 58	1 13	105 00	0 50	57 21	....	216 94
Réparations {Matériaux	75 40	....	2,627 99	484 49	425 12	4,476 58	63 39	223 25	42 78	42 04	577 42	224 22	9,262 68
Réparations {Salaires...	121 00	100 00	176 70	56 87	1,006 81	42 72	28 19	93 46	236 57	197 86	563 23	1,288 72	3,912 13
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	190 00	190 00	....	....	100 00	....	....	480 00
Dépenses éventuelles...	97 50	29 65	791 73	39 70	16 75	6 25	6 72	6 70	34 50	10 30	103 55	1 24	1,144 59
Dépenses totales...	296 54	129 65	3,714 24	835 70	2,030 92	5,458 42	1,372 90	1,339 77	1,231 42	1,470 94	2,020 75	1,729 10	21,640 35

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
Trudeau....................	Toute	la saison.	....	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Earl Bess....................	26 mai...	....	Port-Stanley à Rondeau.......	190 00
A. Heming....................	22 juin...	....	Rondeau à Port-Stanley.......	190 00
A. Heming....................	26 sept...	....	Port-Stanley à Port-Burwell...	100 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rondeau	586 11	189 01	....	224 79	....	31 05	166 50	39 22	1,674 47	707 22	190 00	206 92	4,015 29
Port-Stanley	2,098 84	676 86	....	804 98	....	111 20	596 24	140 44	5,996 28	2,532 55	190 00	740 96	13,888 35
Port-Burwell	557 21	179 70	....	213 71	....	29 52	158 29	37 28	1,591 93	672 36	100 00	196 71	3,736 71
Totaux	3,242 16	1,045 57	....	1,243 48	....	171 77	921 03	216 94	9,262 68	3,912 13	480 00	1,144 59	21,640 35

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, etc.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Rondeau	28 mai	18 juin	Sable, alluvions, glaise	12,230	190	142	$28·276	0·328
Port-Stanley	24 juin	24 sept	Sable, vase, glaise, grav.	34,444	840	508½	27·312	0·403
Port-Burwell	23 sept	3 nov	Vase, sable, glaise	13,250	340	135	27·679	0·282
Totaux	....	....	....	59,924	1,370	785½	27·549	0·361

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Ordres.		Du comb.	De l'eau.
Rondeau	5	8	12	....	4	10	....	6	....	2	....
Port-Stanley	71	19½	137	....	....	20	....	....	20	10	5
Port-Burwell	7	2½	144	....	....	10	....	....	25½	5	....
Total, heures	83	30	293	....	4	40	....	6	45½	17	5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Rondeau	1	....	....	....	2	48	
Port-Stanley	3	20	10	....	16	331½	
Port-Burwell	2	....	....	....	9	205	
Total, heures	6	20	10	....	27	584½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Port-Burwell, le 22 mai, et a été mise en hivernage au même endroit, le 20 novembre. Les vieilles machines ont été enlevées de la drague et expédiées à Ottawa. Des préparations ont été faites pour installer les machines provenant de la drague N° 105.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 121 ("ST-LOUIS"), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs. c.	.....	.....	.....	.....	2,855	2,698	2,954	2,933	682	2,220	735	.....	15,077
Espèce de déblais	.....	.....	.....	.....	Gravier, pierres, cailloux, sable mouvant, glaise.	Sable glaise, cailloux, gravier, pierres, glaise dure.	Glaise, sable, pierr., cailloux, roc, glaise dure.	Glaise dure, cailloux.	Pierres, cailloux.	Pierres, cailloux.	Glaise dure, cailloux.		
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	.....	.....	.....	.....	229	308½	329	260	260	260	100	.....	1,746½
Temps perdu........hrs	.....	.....	.....	.....	73	139	93	70	113	43½	53	.....	584½
Nomb. d'heures de dr.	.....	.....	.....	.....	156	169½	236	190	147	216½	47	.....	1,162
Vgs c. drag. p. heure	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	.....	.....	.....	.....	440 79	446 81	515 37	498 19	394 20	524 42	415 16	32 26	3,267 20
Comb., charb. et huile	.....	.....	19 70	.....	.....	265 01	271 19	150 77	241 62	.....	289 90	.....	1,238 19
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Subsistance	.....	.....	2 25	23 07	231 53	175 70	207 18	173 50	168 00	182 04	126 50	21 79	1,311 56
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasins. Machineries	.....	.....	84 39	66 39	95 98	4 80	4 80	67 68	65 51	1 28	18 58	.....	409 41
Magasins. Généralem.	.....	.....	3 26	26 28	4 44	3 00	.....	15 37	12 11	4 00	.....	.....	68 46
Réparat. Matériaux	64 58	18 05	145 50	175 87	343 83	1 20	301 86	658 72	113 36	77 87	.....	254 12	2,1[illegible] 96
Réparat. Salaires	150 00	100 00	219 73	347 41	169 49	285 20	398 31	131 42	616 06	63 35	9 67	137 09	2,627 73
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles	13 10	.....	182 54	9 56	24 70	3 27	26 60	24 95	.....	4 44	24 75	10 97	324 88
Dépenses totales	227 68	118 05	657 37	648 58	1,310 76	1,184 99	1,725 31	1,720 60	1,610 86	857 40	884 56	456 23	11,402 39

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.				Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Mina G...........	Toute la saison.							

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries.	Général.	Matériaux	Salaires.			
Verdun, club du Grand-Tronc	1,547 84	586 59	...	621 35	...	...	193 96	32 43	1,020 92	1,244 89	...	153 91	5,401 89
Verdun, quai de la ville	565 15	214 18	...	226 87	...	...	70 82	11 84	372 76	454 54	...	56 20	1,972 36
Verdun, La Tortue	1,154 21	437 42	...	463 34	...	...	144 63	24 19	761 28	928 30	...	114 77	4,028 14
Totaux	3,267 20	1,238 19	...	1,311 56	...	...	409 41	68 46	2,154 96	2,627 73	...	324 88	11,402 39

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Verdun—club du Grand-Tronc	7 mai	28 juillet	Gravier, pierres, cailloux, sable, glaise, roc, glaise dure	8,372	835	550½	$9·812	0·645
Verdun, quai de la ville	29 juillet	27 août	Gravier, pierres, cailloux, glaise dure	3,068	271½	201	9·812	0·642
Verdun, La Tortue	2 sept.	11 nov.	Cailloux, pierres, glaise dure	3,637	640	410½	9·812	1·107
Totaux	...	...	...	15,077	1,746½	1,162	9·812	0·756

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Verdun, club du Grand-Tronc	163	11		...	...	20	61	...	5½	10	...
Verdun, quai de la ville	44½	5	...	...	...	...	1	...	7	2	...
Verdun, La Tortue	93½	11	33	...	...	30	...	...	38	7	...
Total, heures perdues	301	27	37	...	...	50	62	...	50½	19	...

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Verdun, club du Grand-Tronc	5	5	...	...	...	284½	
Verdun, quai de la ville	3	8	...	...	...	70½	
Verdun, La Tortue	1	5	...	...	11	229½	
Total, heures perdues	9	18	...	...	11	584½	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Verdun le 6 mai, et fut mise en hivernage au même endroit, le 30 novembre.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 122 ("ST-MAURICE"), QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	....	2,140	6,358	5,845	....	....	....	14,343
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	....	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, gravier.				
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.	....	....	....	....	....	....	230	260	240	....	....	....	730
Temps perdu.......hrs.	....	....	....	....	....	....	149	100½	94½	....	....	....	344
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	....	81	159½	145½	....	....	....	386
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	....	....	26½	39	40	....	....	....	37

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	....	....	644 55	387 00	202 42	463 40	771 09	2,468 46
Comb. charb. et huile	....	....	....	....	....	144 88	....	159 75	....	182 28	....	204 90	691 81
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	....	2 00	21 75	332 65	157 68	64 10	....	194 20	772 38
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries	....	....	....	....	....	75 81	121 61	28 40	79 55	16 94	14 55	140 57	477 43
Magasins {Généralem	....	....	....	....	....	8 80	10 85	....	17 85	2 45	....	9 15	49 10
Réparations {Matériaux	262 28	....	....	....	459 27	385 41	279 97	25 16	40 60	62 15	8 25	270 61	1,793 70
Réparations {Salaires	497 59	50 00	50 00	....	607 40	664 10	665 86	183 83	43 00	....	....	76 58	2,838 36
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	3 25	....	....	....	....	5 40	....	36 90	3 75	....	16 50	2 97	68 77
Dépenses totales	763 12	50 00	50 00	....	1,066 67	1,286 40	1,100 04	1,411 24	729 43	530 34	502 70	1,670 07	9,160 01

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Annette........	T. la sais.								

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile aux Morpions	799 37	224 03	....	250 12	....	....	154 61	15 90	580 86	919 16	....	22 27	2,966 32
Traverse à Ricard	738 62	207 01	....	231 12	....	....	142 86	14 69	536 72	849 30	....	20 58	2,740 90
Pte. à Trudel	306 96	86 03	....	96 04	....	....	59 37	6 11	223 05	352 96	....	8 55	1,139 07
Ile aux Fraises	623 51	174 74	....	195 10	....	....	120 59	12 40	453 07	716 94	....	17 37	2,313 72
Totaux	2,468 46	691 81	....	772 38	....	....	477 43	49 10	1,793 70	2,838 36	....	68 77	9,160 01

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Ile aux Morpions	6 juillet	7 août	Sable, glaise	3,548	290	125	$23·730	0·836
Traverse à Ricard	11 août	28 août	Sable	4,950	180	115½	23·730	0·553
Pte. à Trudel	2 sept.	9 sept.	Sable	1,760	100	48	23·730	0·647
Ile aux Fraises	10 sept.	28 sept.	Sable, gravier	4,085	160	97½	23·730	0·566
Totaux	....	....	....	14,343	730	386	23·730	0·638

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Ile aux Morpions	119	26	....	....	10	....	....	....	....	....	....
Traverse à Ricard	20	6	....	....	1	....	....	....	20	....	....
Pte. à Trudel	17	3	....	....	....	....	....	....	30	....	....
Ile aux Fraises	9	27	22½	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, heures perdues	165	62	22½	....	11	....	....	....	50	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Ile aux Morpions	....	....	....	3	7	165	
Traverse à Ricard	....	....	....	6½	11	64½	
Pte. à Trudel	....	....	....	....	2	52	
Ile aux Fraises	2	....	....	....	2	62½	
Total, heures perdues	2	....	....	9½	22	344	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Pointe Madeleine le 29 juin, et fut mise en hivernage au même endroit, le 16 octobre.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 123 (ST-LOUIS), PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub	....	....	....	....	3,000	6,924	6,575	4,400	4,720	8,000	1,120	....	34,739
Espèce de déblais	....	....	....	....	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.	Glaise dure, cailloux.		
Temps pendant lequel on aurait pu drag. . hrs	....	....	....	....	120	260	270	260	260	260	60	....	1,490
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	36	82½	57	52	60	41	9	....	337½
Nomb. d'heures de drag	....	....	....	....	84	177½	213	208	200	219	51	....	1,152½
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	35¾	39	30¾	21	23½	36½	22	....	30

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	172 63	....	256 13	606 00	639 03	622 61	625 54	594 94	723 24	57 89	4,298 01
Comb., charb. et huile	....	....	102 16	....	257 60	....	311 15	287 70	337 58	391 83	21 00	....	1,709 02
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	45 31	....	149 29	245 02	209 90	211 60	229 51	209 50	194 10	12 00	1,506 23
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries	....	....	217 51	8 34	337 39	88 95	244 80	63 40	355 28	12 13	121 86	5 50	1,455 16
Magasins { Généralem.	....	....	26 77	....	10 78	....	....	0 28	1 63	1 00	....	4 23	44 69
Réparations { Matériaux	122 83	103 81	389 85	114 00	472 47	102 88	184 74	140 76	6 79	489 41	156 10	300 55	2,584 19
Réparations { Salaires	329 00	469 04	316 66	1,136 37	531 23	211 36	133 64	210 99	360 83	122 69	3 59	764 33	4,589 73
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	28 90	....	436 38	38 35	0 75	5 20	5 21	14 68	1 25	48 50	58 72	21 95	659 89
Dépenses totales	480 73	572 85	1,707 27	1,297 06	2,015 64	1,259 41	1,728 47	1,552 02	1,918 41	1,870 00	1,278 61	1,166 45	16,846 92

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Fashion	Toute la saison.								
Blanche	2 juin	10 juin							

Létails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ste-Anne de Bellevue	4,298 01	1,709 02	....	1,506 23	....	....	1,455 16	44 69	2,584 19	4,589 73	....	659 89	16,846 92
Totaux	4,298 01	1,709 02	....	1,506 23	....	....	1,455 16	44 69	2,584 19	4,589 73	....	659 89	16,846 92

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Ste-Anne de Bellevue	Du 18 mai	Au 6 nov.	Glaise dure, cailloux, roc, grès en lits.	34,739	1,490	1,152½	$14·617	0·484
Totaux	....	....	....	34,739	1,490	1,152½	$14·617	0·484

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Ste-Anne de Bellevue	221	7	8½	....	....	40	....	....	....	26	....
Totaux, heures	221	7	8½	....	....	40	....	....	....	26	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Ste-Anne de Bellevue	17	....	10	....	8	337½	On a enlevé une quantité totale de 24·320 verges cubes de déblais dont 19·360 verges cubes de déblais ordinaires et 4,960 verges cubes de roc.
Totaux, heures	17	....	10	....	8	337½	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Ste-Anne de Bellevue le 13 mai, et fut mise en hivernage à Verdun, Qué., le 10 décembre 1914.

QUÉBEC ET ONTARIO.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 124.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	1,973	83	....	....	....	....	....	2,056
Espèce de déblais......	....	....	....	....	....	Argile et glaise dure.	Sciure de bois, pierre.						
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	....	....	....	....	....	230	160	....	....	....	....	....	390
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	....	94	117	....	....	....	....	....	211
Nomb. d'heur. de drag	....	....	....	....	....	136	43	....	....	....	....	....	179
Vgs cub. drag. p. heure..	....	....	....	....	....	14½	2	....	....	....	....	....	11½

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c	Février. $ c	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Total. $ c.
Salaires..............	....	....	....	....	....	190 67	7 00	59 35	2 50	....	....	....	259 52
Comb., charb. et huile..	....	....	19 70	....	8 00	180 00	....	....	....	....	....	....	207 70
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance...........	....	....	....	....	66 15	81 05	20 03	11 50	3 64	....	....	....	182 37
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	....	....	62 34	....	238 71	52 42	4 96	....	....	....	....	....	358 43
Magasins {Généralem.	....	....	3 26	....	22 80	1 50	....	....	....	....	....	....	27 56
Réparations {Matériaux	34 15	....	....	....	130 42	46 37	....	....	....	....	....	....	210 94
Réparations {Salaires...	120 23	40 00	46 13	....	355 12	191 41	150 89	....	....	....	....	....	903 78
Loyer des remorqueurs.	15 00	....	....	....	....	75 00	18 00	....	....	....	....	....	108 00
Dépenses éventuelles...	1 00	....	14 93	....	2 50	36 25	13 00	....	7 80	....	....	....	75 48
Dépenses totales..	170 38	40 00	146 36	....	823 70	854 67	213 88	70 85	13 94	....	....	....	2,333 78

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Witherbee....................	28 juin...	30 juin...	Remorq. de l'outil. à Montréal	....
Delisle......................	30 juin...	3 juin...	Remorq. de l'outil. à Ottawa.	....

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
S.S. "Colin R."............	1er juin..	....	Remorquagé de l'île Wayagamack à Maskinonge.........	75 00
Sorel Harbour tug............	29 juin...	....	Maskinongé à Sorel...........	18 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux.	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Bois Blanc	171 75	157 80	....	134 00	....	....	272 33	20 93	160 26	576 59	82 05	51 42	1,627 13
Ottawa, chantier de l'île Victoria	54 30	49 90	....	42 37	....	....	86 10	6 63	50 68	182 31	25 95	16 26	514 50
Démolition de la drague à Ottawa	33 47	....	....	6 00	....	....	....	....	....	144 88	....	7 80	192 15
Totaux	259 52	207 70	....	182 37	....	....	358 43	27 56	210 94	903 78	108 00	75 48	2,333 78

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Rivière Bois Blanc	4 juin	25 juin	Argile et glaise dure	1,973	200	136	$11·964	0·824
Ottawa, chantier maritime de l'île Victoria	9 juill	19 juill	Sciure de bois, pierre	83	190	43	11·964	6·198
Démolition de la drague à Ottawa	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	....	....	....	2,056	390	179	11·964	1·041

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Rivière Bois Blanc	31	19	....	....	....	....	....	10	....	....	....
Ottawa, chantier de l'île Victoria	28	14	....	....	....	5	5	30	60	....	....
Total, heures perdues	59	33	....	....	....	5	5	40	60	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Rivière Bois Blanc	2	2	....	....	....	64	
Ottawa, chantier de l'île Victoria	....	....	....	....	5	147	
Total, heures perdues	2	2	....	....	5	211	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Trois-Rivières le 1er mai et mise en hivernage à Ottawa le 31 juillet.

GRUE À VAPEUR APPARTENANT AU MINISTÈRE, PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c.					700								700
Espèce de déblais					Glaise, roc.	Enf. d. pilotis							
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs					100	130							230
Temps perdu.......hrs					6	62							68
Nomb. d'heures de dr.					94	68							162
Vgs c. drag. p. heure					7¼								

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						125 83						127 00	252 83
Comb., charb. et huile						36 00							36 00
Eau													
Subsistance	1 25					45 00						57 32	103 57
Quaiage													
Pilotage													
Magasins. Machineries					14 84							12 61	27 45
Magasins. Général						5 50						26 25	31 75
Réparat.. Matériaux	49 38		15 05			38 82					68 36		171 61
Réparat.. Salaires				305 00		140 00							445 00
Loyer des remorqueurs						35 00							35 00
Dépenses éventuelles						23 00						1 00	24 00
Dépenses totales	50 63		15 05	305 00	14 84	449 15					68 36	224 18	1,127 21

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
"Ha Ha"	29 mai		Ste-Fulgence	25 00
"Ha Ha"	4 mai		Rivière du Moulin au quai de Chicoutimi	10 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries.	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ste-Fulgence	146 70	20 89		60 10			15 92	18 43	99 58	258 21	35 00	13 92	668 75
Ste-Anne	106 13	15 11		43 47			11 53	13 32	72 03	186 79		10 08	458 46
Totaux	252 83	36 00		103 57			27 45	31 75	171 61	445 00	35 00	24 00	1,127 21

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Ste-Fulgence	18 mai	28 mai	Glaise, roc	700	100	94	$7·114	0·955
Ste-Anne	29 mai	12 juin	Enfoncem. de pilotis		130	68	6·742	
Totaux				700	230	162	6·957	

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Ste-Fulgence					6						
Ste-Anne					22				40		
Total, heures perdues					28				40		

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Ste-Fulgence						6	
Ste-Anne						62	
Total, heures perdues						68	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Chicoutimi le 30 avril et fut mise en hivernage au même endroit le 15 novembre. Aucune dépense ne fut faite par le ministère, du 14 juin au 6 novembre, pour l'entretien de la grue à vapeur. Pendant ce temps la grue avait été louée à la "Chicoutimi Pulp & Paper Co.," qui payait toutes les dépenses. Durant cette période, la drague a travaillé 681 heures et a enlevé 14,550 verges cubes.

ARRACHE-PIERRES DU MINISTÈRE N° 101, PROVINCE DE QUÉBEC.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.							329	513	195				1,037
Espèce de déblais							Cailloux	Cailloux	Cailloux				
Temps pendant lequel on aurait pu drag...hrs							120	260	240				620
Temps perdu........hrs								10	82				92
Nomb. d'heur. de drag.							120	250	158				528
Vgs cub. drag. p. heure.							2¾	2	1¼				2

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires								285 64	446 61	378 15	93 71	385 54	1,589 65
Comb., charb. et huile.										7 55		102 46	110 01
Eau													
Subsistance								103 10	190 50	185 28	6 50	97 10	582 48
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries.								23 66	13 78	16 36		65 30	119 10
Magasins {Général								5 90	165 05	58 00		2 68	231 63
Réparations {Matériaux								72 41		17 80		135 30	225 51
Réparations {Salaires	100 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	243 45			54 02		71 92	719 39
Loyer des remorqueurs.													
Dépenses éventuelles								2 00	33 90	4 00	26 19	1 48	67 57
Dépenses totales	100 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	243 45	492 71	849 84	721 16	126 40	861 78	3,645 34

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Annette									

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Maurice, rivière Rapide Manigonce	1,589 65	110 01	....	582 48	....	....	119 10	231 63	225 51	719 39	....	67 57	3,645 34
Totaux	1,589 65	110 01	....	582 48	....	....	119 10	231 63	225 51	719 39	....	67 57	3,645 34

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
St-Maurice, rivière, rapide Manigonce	19 juil.	28 sept.	Cailloux	1,037	620	528	$6·904	$3·515
Totaux	....	....	....	1,037	620	528	$6·904	$3·515

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
St-Maurice, rivière, rapide Manigonce	30	10	10	....	....	....	....	....	4	4	....
Total, heures perdues	30	10	10	....	....	....	....	....	4	4	

Temps perdu à:	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
St-Maurice, rivière, rapide Manigonce	....	....	....	....	34	92	
Total, heures perdues	....	....	....	....	34	92	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à St-Jean des Piles le 14 juillet, et fut mise en hivernage au même endroit le 9 octobre.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 201 ("ASSINIBOINE"), PROVINCE DU MANITOBA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	19,540	23,818	28,796	36,108	41,324	31,098	....	....	180,684
Espèce de déblais	....	....	....	....	Argile sableuse.	Argile sableuse.	Argile sableuse.	Argile sableuse, sable et argile	Argile molle, sable et gravier.	Argile sableuse et gravier.			
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs.	....	....	....	....	260	260	270	260	260	260	....	....	1,570
Temps perdu.......hrs.	....	....	....	....	142	123	102	76	49	85	....	....	577
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	118	137	168	184	211	175	....	....	993
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	165·6	173·9	171·4	196·2	195·9	177·7	....	....	182

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	500 00	500 00	500 00	500 00	500 00	500 00	....	....	3,000 00
Comb., charb. et huile	....	....	....	417 76	....	245 50	270 64	....	211 18	246 43	....	....	1,391 51
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	243 20	243 00	252 00	252 00	238 00	242 40	....	....	1,471 58
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,109 31	1,109 31
Magasins — Machineries	....	....	....	....	64 80	37 59	74 49	10 76	1 30	29 99	....	....	218 93
Magasins — Général	....	....	....	....	72 65	3 05	....	7 70	....	2 00	....	23 50	108 90
Réparations — Matériaux	4 74	3 45	69 46	399 08	182 67	153 22	27 13	225 16	25 13	103 07	25 25	26 85	1,245 21
Réparations — Salaires	42 62	....	....	229 49	....	162 06	59 85	38 94	85 00	113 57	302 49	150 00	1,184 02
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses totales	47 36	3 45	69 46	1,046 33	1,063 32	1,344 42	1,184 11	1,035 14	1,061 01	1,237 46	327 74	1,309 66	9,729 46

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé.	Dépenses.
Vaughan; *J. A Montgomery*; *Ruby*; Bateau à gazoline	Employés pour aider à l'inspection et à la préparation des travaux et transportant les provisions moyennant un taux par article, pour la saison...	$1,109 31
		$1,109 31

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé.	Dépenses.
		$ c.
"*Vaughan*"	Remorq. de la barge à charbon de la rivière Dauphin jusqu'à Selkirk en rap. a. l'arp. de la baie Sturgeon.	$150 00
	Lever des bouées dans la rivière Rouge pour le ministère du Service Naval	40 00
"*J. H. Montgomery*"	Louage du remorq., etc., au dép. d. Affair. Indiennes.	401 30
	Louage du remorq., etc., p. l'arp. de la baie Sturgeon	320 00
"*Ruby*"	Louage du remorq., etc., p. l'arp. de la baie Sturgeon	620 00
	Louage de la barge à char. p. l'arp. d. la baie Sturgeon	254 00
	Répar. au "*Lady of the Lake*" du min. du Serv. Naval	27 00
	12 tonnes de charbon fournies au ministère du Service Naval pour le C.G.S. *Bradbury*	73 56

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
Rivière Rouge, nouveau chenal } Rivière Rouge, nouveau chenal }	1,425 99	661 43	....	699 49	....	527 29	104 06	51 76	591 89	562 80	....	....	4,624 71
Rivière Rouge, *The Forks*	78 54	36 43	....	38 52	....	29 04	5 73	2 85	32 60	31 00	....	....	254 71
Rivière Rouge, *Middle Ground* } Rivière Rouge, *Middle Ground* }	1,495 47	693 65	....	733 57	....	552 98	109 14	54 29	620 72	590 22	....	....	4,850 04
Rivière Rouge, étang de	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	3,000 00	1,391 51	....	1,471 58	....	1,109 31	218 93	108 90	1,245 21	1,184 02	....	....	9,729 46

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragrage par heure.	Coût par verge cube.
Rivière Rouge, nouveau chenal	1er mai	12 août	Argile sableuse }	80,730	914	472	$9 80	0·057
Rivière Rouge, nouveau chenal	26 octobre	28 octobre	}					
Rivière Rouge, *The Forks*	13 août	16 août	Sable	4,643	28	26	9 80	0·053
Rivière Rouge, *Middle Ground*	16 août	25 octobre	Argile, sable et gravier }	95,311	617	495	9 80	0·051
Rivière Rouge, *Middle Ground*	29 octobre	30 octobre	}					
Rivière Rouge, étang de	28 octobre	29 octobre	Pomper les barges	....	11	....	....	....
Totaux	....	....	....	180,684	1,570	993	9 80	0·054

Explication des pertes inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordr.	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Rivière Rouge, nouveau chenal	9	....	231	....	....	20	....	....	77	26	....
Rivière Rouge, *The Forks*	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rivière Rouge, *Middle Ground*	29	....	4	....	5	10	....	....	2	24	....
Rivière Rouge, étang de	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, heures perdues	38	....	235	....	5	30	....	....	79	50	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Rivière Rouge, nouveau chenal	....	7	10	....	62	442	20 heures, sous "causes diverses" employées à transporter des matériaux.
Rivière Rouge, *The Forks*	....	....	....	....	2	2	
Rivière Rouge, *Middle Ground*	....	25	....	....	23	122	
Rivière Rouge, étang de	....	....	....	....	11	11	Pomper les barges.
Total, heures perdues	....	32	10	....	98	577	

Remarques générales: La drague à commencé à travailler à Selkirk, Manitoba, le 1er mai 1915; elle a été mise en hivernage, au même endroit, le 30 octobre 1915. La drague n° 20, a droit à un crédit s'élevant à $120 pour avoir enfoncé des pilotis en rapport avec le lancement d uC.G.S. *Bradbury*; cet ouvrage a été fait pour le ministère du Service Naval, const. n° 54.

MANITOBA.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 202 ("CRANE"), PROVINCE DU MANITOBA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	8,791	5, 78	9,962	9,242	13,688	....	....	47,461
Espèce de déblais	....	....	....	....	....	Roc, argile..	Sable, gravier, argile dure et argile.	Argile......	Argile......	Argile......	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag. .hrs.	....	....	....	....	....	220	270	260	260	260	....	....	1,270
Temps perdu......hrs.	....	....	....	....	....	73	150	101	105	79	....	....	508
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	147	120	159	155	181	....	....	762
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	....	59·8	48·1	62·7	59·6	75·6	....	....	62·5

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	591 65	595 00	594 16	595 00	595 00	....	....	2,970 81
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	854 83	491 09	....	425 42	320 91	....	....	2,092 25
Subsistance	....	....	....	....	....	279 30	287 60	286 52	259 80	293 50	....	....	1,406 72
Assistance et inspection	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,109 32	1,109 32
Magasins { Machineries.	....	....	....	....	30 26	58 68	53 55	103 70	....	....	....	....	246 19
Magasins { Général	....	....	....	....	71 85	1 25	....	....	....	5 50	....	....	78 10
Réparat. { Matériaux	2 93	3 45	190 91	37 63	182 67	667 37	27 12	55 67	23 21	94 41	27 12	297 50	1,609 69
Réparat. { Salaires	42 62	....	80 25	73 20	433 06	202 06	179 85	38 93	65 00	113 56	159 18	203 10	1,590 81
Dépenses totales	45 55	3 45	271 16	110 83	717 84	2,655 14	1,634 21	1,078 98	1,368 43	1,422 08	186 30	1,609 92	11,103 89

Détails du service de remorqueurs—Remorqueurs en service dans ces opérations.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Lisgar	5 juin	9 juin	Lockport	140 91
Lisgar	10 juin	26 juin	Selkirk, étang de	692 77
Lisgar	28 juin	10 juillet	Hnausa	322 90
Lisgar	12 juillet	14 août	Icelandic, rivière	751 46
Lisgar	16 août	31 août	Howardville	915 82
Lisgar	8 sept.	13 oct.	Rivière Rouge, nouveau chenal	956 93
Lisgar	14 oct.	26 oct.	Rivière Rouge, *Middle Ground*	504 88
Lisgar	26 oct	30 oct	Rivière Rouge, au large de l'île	187 84
Vaughan	....	....	} Employé pour aider l'inspection et la préparation des travaux et moyennant un certain taux pour la saison	
J. H. Montgomery	....	....		
Ruby	....	....		
Bateau à gazoline	....	....		
				4,473 51

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lockport	93 58	65 91	....	44 31	....	34 94	7 75	2 46	50 70	50 11	....	....	349 76
Selkirk, étang de	460 06	324 01	....	217 85	....	171 79	38 12	12 09	249 28	246 35	....	....	1,719 55
Hnausa	214 43	151 02	....	101 54	....	80 07	17 77	5 64	116 19	114 83	....	....	801 49
Icelandic, rivière	499 04	351 46	....	236 30	....	186 34	41 36	13 12	270 39	267 22	....	....	1,865 23
Howardville	608 18	428 33	....	287 98	....	227 10	50 40	16 00	329 54	325 67	....	....	2,273 19
Rivière Rouge, nouveau chenal	635 49	447 55	....	300 91	....	237 30	52 66	16 70	344 33	340 29	....	....	2,375 23
Rivière Rouge, *Middle Ground*	335 29	236 13	....	158 76	....	125 20	27 79	8 81	181 67	179 54	....	....	1,253 19
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent	124 74	87 85	....	59 07	....	46 58	10 34	3 28	67 59	66 80	....	....	466 25
Totaux	2,970 81	2,092 25	....	1,406 72	....	1,109 32	246 19	78 10	1,609 69	1,590 81	....	....	11,103 89

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Lockport	5 juin	9 juin	Roc	295	40	24	$14·57	$1·186
Selkirk, étang de	10 juin	26 juin	Argile	8,201	150	118	14·57	0·210
Hnausa	28 juin	10 juillet	Argile, sable, gravier et argile dure	2,179	120	55	14·57	0·368
Icelandic, rivière	12 juillet	13 août	Argile	6,962	300	128	14·57	0·268
Howardville	16 août	8 sept.	Argile	10,826	205	156	14·57	0·210
Rivière Rouge, nouveau chenal	8 sept.	13 oct.	Argile	8,673	305	163	14·57	0·274
Rivière Rouge, *Middle Ground*	14 oct.	26 oct.	Argile	7,729	109	86	14·57	0·162
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent	26 oct.	30 oct.	Argile	2,596	41	32	14·57	0·180
Totaux	....	....	....	47,461	1,270	762	14·57	0·234

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Lockport	....	1	....	....	....	....	....	....	5	10	....
Selkirk, étang de	5	....	....	....	....	....	....	....	6	1	....
Hnausa	5	....	28	....	....	10	....	....	15	7	....
Icelandic, rivière	20	9	20	....	....	....	53	5	....	25	....
Howardville	....	15	10	....	....	10	....	....	5	4	....
Rivière Rouge, nouveau chenal	1	6	56	6	....	....	8	....	31	5	....
Rivière Rouge, *Middle Ground*	....	....	....	....	....	....	....	....	10	3	....
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent	5	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....
Totaux, heures perdues	36	31	114	6	....	20	61	5	73	55	....

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 202 ("CRANE"), PROVINCE DU MANITOBA—*Fin.*

Explication des pertes de temps inévitables—*Fin.*

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Lockport						16	
Selkirk, étang de	1	19				32	
Hnausa						65	
Icelandic, rivière		30			10	172	
Howardville		5				49	
Rivière Rouge, nouveau chenal		19			10	142	
Rivière Rouge, *Middle Ground*		10				23	
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent					3	9	
Totaux, heures perdues	1	83			23	508	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Selkirk, Manitoba, le 5 juin 1915; elle a été mise en hivernage à Selkirk, Manitoba, le 30 octobre 1915. Le remorqueur *Lisgar* a assisté la drague N° 204, du 1er au 7 septembre, à la rivière Icelandic.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 204 ("RED-RIVER"), PROVINCE DU MANITOBA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	...	...	...	...	7,920	14,997	13,155	8,494	9,204	9,230	360	...	63,360
Espèce de déblais	...	...	...	...	Argile dure, argile.	Argile, argile dure, sable et roc.	Argile dure, sable, roc et argile.	Argile et roc.	Argile dure.	Argile dure et argile.	Argile	...	...
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs	...	...	...	...	180	260	270	260	260	260	10	...	1,500
Temps perdu........ hrs	...	...	...	...	45	39	100	122	108	105	4	...	523
Nomb. d'heur. de drag	...	...	...	...	135	221	170	138	152	155	6	...	977
Vgs cub. drag. p. heure	...	...	...	...	58·7	67·9	77·4	61·5	60·5	59·5	6·0	...	64·6

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	...	...	...	...	457 25	675 00	675 00	665 95	670 83	675 00	24 96	...	3,843 99
Comb., charb. et huile	...	...	...	...	487 03	964 85	...	445 96	712 31	406 72	...	...	3,016 87
Subsistance	...	...	...	...	202 81	292 30	304 80	310 32	310 00	306 40	7 20	...	1,733 83
Assistance et inspection	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,109 32	1,109 32
Magasins { Machineries	...	...	...	...	30 20	116 37	54 48	11 24	...	...	3 00	...	215 29
Magasins { Général	...	...	...	...	71 85	1 25	...	5 20	...	...	...	...	78 40
Réparations { Matériaux	2 93	3 45	190 91	156 31	292 32	370 49	27 13	126 49	23 21	93 71	21 54	26 85	1,335 34
Réparations { Salaires	42 63	...	80 25	311 13	437 94	202 06	179 85	38 94	65 00	113 56	129 77	25 00	1,626 13
Dépenses totales	45 56	3 45	271 16	467 44	1,979 40	2,622 32	1,241 26	1,604 20	1,781 35	1,595 39	186 47	1,161 17	12,959 17

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 204 ("RED-RIVER"), PROVINCE DU MANITOBA.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Peguis	31 mai	17 juin	Abords du chemin de fer	735 75					
Peguis	11 mai	29 mai	Selkirk, étang de	1,150 91					
Peguis	18 juin	26 juin							
Peguis	29 oct	1er nov							
Peguis	26 juin	24 juillet	Winnipeg, grève de	756 75					
Peguis	26 juillet	2 août	Big-Island, havre d'Anderson	236 49					
Peguis	2 août	26 août	Gimli	667 41					
Peguis	27 août	31 août	Icelandic, rivière	84 08					
Peguis	1er oct	2 oct							
	4 oct	28 oct	Embouchure de la riv. Rouge	704 17					
Ruby	1er sept	30 sept	Icelandic, rivière	798 77					
Vaughn			Employés à aider l'inspection et la prépar. des trav. et à transp. les prov. pour la saison moyennant un cert. taux.						
J. H. Montgomery									
Ruby									
Bateau à gazoline									
				5,134 33					

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Inspection.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Abords sud du chemin de fer	550 84	432 32	....	248 46	....	158 97	30 85	11 24	191 35	233 03	....	....	1,857 06
Selkirk, étang de	861 67	676 26	....	388 66	....	248 66	48 26	17 57	299 33	364 51	....	....	2,904 92
Winnipeg, grève de	566 57	444 66	....	255 55	....	163 50	31 73	11 56	196 82	239 68	....	....	1,910 07
Big-Island, havre d'Anderson	177 06	138 06	....	79 86	....	51 10	9 92	3 61	61 51	74 90	....	....	596 92
Gimli	499 68	392 16	....	225 38	....	144 20	27 98	10 19	173 58	211 38	....	....	1,684 55
Icelandic, rivière	660 97	518 75	....	298 13	....	190 75	37 02	13 48	229 61	279 61	....	....	2,228 32
Embouchure de la rivière Rouge	527 20	413 76	....	237 79	....	152 14	29 53	10 75	183 14	223 02	....	....	1,777 33
Totaux	3,843 99	3,016 87	....	1,733 83	....	1,109 32	215 29	78 40	1,335 34	1,626 13	....	....	12,959 17

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Abords sud du chemin de fer	31 mai	17 juin	Argile	8,640	160	140	13·26	0·215
Selkirk, étang de	11 mai 18 juin 29 oct.	29 mai 26 juin 1er nov.	Argile dure et argile	14,520	275	219	13·26	0·200
Winnipeg, grève	26 juin	24 juillet	Argile dure, sable et roc	9,297	245	144	13·26	0·206
Big-Island, havre d'Anderson	26 juilet	2 août	Argile	5,257	65	45	13·26	0·113
Gimli	2 août	26 août	Argile et roc	7,500	215	127	13·26	0·225
Icelandic, rivière	27 août	2 oct.	Argile dure	10,148	320	168	13·26	0·220
Embouchure de la rivière Rouge	4 oct.	28 oct.	Argile	7,980	220	134	13·26	0·223
Totaux				63,360	1,500	977	13·26	0·205

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage,etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Abords sud du chemin de fer									5		
Selkirk, étang de	5					10			12		
Winnipeg, grève			35			10			21	5	
Big-Island, havre d'Anderson									15		
Gimli			45						15	3	
Icelandic, rivière	10		28			10	72		12		
Embouchure de la rivière Rouge	5		46						15		
Totaux, heures perdues	20		154			30	72		95	8	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Totaux.	Observations.
	Outillage.	Chaudièr.					
Abords sud du chemin de fer		15				20	
Selkirk, étang de	4	15			10	56	
Winnipeg, grève		15	10		5	101	
Big-Island, havre d'Anderson		5				20	
Gimli		10			15	88	
Icelandic, rivière		20				152	
Embouchure de la rivière Rouge		20				86	
Totaux, heures perdues	4	100	10		30	523	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Selkirk, Manitoba, le 11 mai 1915; elle a été mise en hivernage à Selkirk, Manitoba, le 1er nov. 1915. Le remorqueur *Lisgar* a assisté la drague N° 204, du 1er au 7 septembre 1915. Le remorqueur *Peguis* a droit à un crédit de $80 pour avoir placé les bouées dans la rivière Rouge. Cet ouvrage a été fait pour le ministère du Service Naval.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 205 (" WINNIPEG "), MANITOBA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.					8,644	25,850	16,821	8,292	7,469	17,068			84,144
Espèce de déblais					Argile, pilotis et sable.	Argile, pilotis et sable.	Argile, vase, sable, roc et gravier.	Roc, gravier et cailloux.	Roc, gravier et cailloux.	Roc, gravier et cailloux.			
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.					240	260	270	260	260	250			1,540
Temps perdu					76	31	92	72	118	57			446
Nomb. d'heures de drag					164	229	178	188	142	193			1,094
Vgs cub. drag. p. heure					52·7	112·9	94·5	44·1	52·6	88·4			76·9

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires					643 74	720 00	720 00	717 08	710 96	668 71			4,180 49
Comb., charb. et huile					795 98	432 47	266 04	442 58	455 15	333 16			2,725 38
Eau													
Subsistance					283 74	309 00	316 80	328 48	307 40	302 80			1,848 22
Quaiage													
Assistance et inspection												1,109 32	1,109 32
Magasins { Machineries					79 10	71 94	62 90	11 24	1 15				226 33
Magasins { Généralem					76 46	5 10							81 56
Réparations { Matériaux	3 48	12 65	190 91	172 54	212 92	189 10	42 97	101 17	25 07	309 12	87 70	26 85	1,374 48
Réparations { Salaires	42 63		350 75	462 30	269 34	202 07	159 85	38 94	107 00	180 45	401 35	25 00	2,239 68
Loyer de remorqueurs													
Dépenses éventuelles													
Dépenses totales	46 11	12 65	541 66	634 84	2,361 28	1,929 68	1,568 56	1,639 49	1,606 73	1,794 24	489 05	1,161 17	13,785 46

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Furby	4 mai	7 mai	Renflouer le S.S. *Alberta*	145 21
Furby	7 mai	3 juin	Winnipeg, pont T.N.	932 56
Furby	4 juin	22 juin	Winnipeg, pont du Pac.-Can.	787 40
Furby	23 juin	9 juillet	Winnipeg, quai de l'ave. Rover	608 65
Furby	9 juillet	24 juillet	} Riv. Rouge, au l. de Crescent.	1,334 59
Furby	11 oct.	29 oct.		
Furby	26 juillet	31 août	} Rivière Rouge, Lockport	1,507 73
Furby	1er oct.	9 oct.		
J. H. Montgomery	1er sept.	30 sept.	Rivière Rouge, Lockport	792 96
Vaughn			} Employés pour aider à l'inspection et à la préparation des travaux et pour transp. les provisions moy. un taux.	
Ruby				
Bateau à gazoline				
				6,109 10

Remorqueur loué.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Renflouer le S.S. *Alberta*	99 37	64 78		43 93		26 37	5 38	1 94	32 67	53 24			327 68
Winnipeg, pont du T.N.	638 15	416 03		282 13		169 34	34 55	12 45	209 81	341 89			2,104 35
Winnipeg, pont du C.-P.	538 83	351 27		238 22		142 98	29 17	10 51	177 16	288 67			1,776 81
Winnipeg, pont de l'ave. Rover	416 50	271 53		184 14		110 52	22 55	8 13	136 94	223 14			1,373 45
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent	913 27	595 39		403 76		242 34	49 44	17 82	300 27	489 28			3,011 57
Rivière Rouge, Lockport	1,574 37	1,026 38		696 04		417 77	85 24	30 71	517 63	843 46			5,191 60
Totaux	4,180 49	2,725 38		1,848 22		1,109 32	226 33	81 56	1,374 48	2,239 68			13,785 46

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Renflouer le S.S. *Alberta*	4 mai	7 mai			37	26	$12·60	
Winnipeg, pont du T.N.	7 mai	3 juin	Argile, sable et pilotis	10,923	233	167	12·60	0·193
Winnipeg, pont du C.-P.	4 juin	23 juin	Vase	17,363	160	141	12·60	0·102
Winnipeg, pont de l'ave. Rover	23 juin	9 juillet	Argile	11,252	145	109	12·60	0·122
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent	9 juillet 11 oct	24 juillet 29 oct	Vase et sable	24,832	305	239	12·60	0·121
Rivière Rouge, Lockport	26 juillet	9 oct	Gravier, roc et cailloux	19,774	660	412	12·60	0·263
Totaux				84,144	1,540	1,094	12·60	0·164

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Renflouer le S.S. *Alberta*									6	5	
Winnipeg, pont du T.N.		12				10			13	16	
Winnipeg, pont du C.-P.										5	
Winnipeg, pont de l'ave Rover		1				10				5	
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent		7							22	2	
Rivière Rouge, Lockport	19				52		93		10	15	
Total, heures perdues	19	20			52	20	93		51	48	

Temps perdus à :	Nettoyage		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Renflouer le S.S. *Alberta*						11	
Winnipeg, pont du T.N.		15				66	
Winnipeg, pont du C.-P.		14				19	
Winnipeg, pont de l'ave Rover		15		5		36	
Rivière Rouge, au large de l'île Crescent		25	10			66	
Rivière Rouge, Lockport		29			20	248	
Total, heures perdues		98	10	5	20	446	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Selkirk, Manitoba, le 4 mai 1915; elle a été mise en hivernage à Selkirk, Manitoba, le 29 oct. 1915. On a essayé de percevoir le montant de $399.34 pour avoir enlevé l'épave du S.S. *Alberta*, mais à cause de la faillite de la firme, on n'a pu y réussir.

ALBERTA.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 206.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	....	2,014	6,097	4,825	....	....	....	....	12,936
Espèce de déblais.	....	....	....	....	....	Argile bleue et cailloux.	Argile bleue et cailloux.	Argile bleue et cailloux.					
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	....	....	....	160	270	140	....	....	....	....	570
Temps perdu........hrs	....	....	....	....	....	106	96	16	....	....	....	....	218
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	....	54	174	124	....	....	....	....	352
Vgs cub. drag. p. heure..	....	....	....	....	....	37·2	35·0	38·9	....	....	....	....	37·0

Détails des dépenses par mois.

Item et dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	77 90	259 60	350 80	....	....	....	....	688 30
Comb., charb. et huile	....	412 50	....	....	....	....	3 58	....	....	....	....	....	416 08
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	14 40	17 20	35 40	7 65	63 00	299 00	161 19	142 65	11 50	....	....	....	751 99
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. Machineries	....	....	....	....	....	27 90	16 50	4 50	....	....	....	....	48 90
Magasins. Généralem.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Réparations. Matériaux	....	....	339 41	34 00	146 89	425 60	14 00	16 02	7 10	....	....	....	983 02
Réparations. Salaires	45 00	45 00	45 00	95 00	331 94	297 10	115 40	14 04	63 70	....	....	....	1,052 18
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles..	....	....	....	69 45	....	8 45	33 02	6 50	76 05	....	....	....	193 47
Dépenses totales...	59 40	474 70	419 81	206 10	541 83	1,135 95	603 29	534 51	158 35	....	....	....	4,133 94

Détails des travaux des remorqueurs—Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Grouard, Alberta	688 30	416 08	....	751 90	....	....	48 90	....	983 02	1,052 18	....	193 47	4,133 94
Totaux	688 30	416 08	....	751 99	....	....	48 90	....	983 02	1,052 18	....	193 47	4,133 94

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Grouard, Alberta	12 juin	17 août	Gumbo, roc et arg. bleue	12,936	570	352	$11·75	31·96
Totaux	....	....	....	12,936	570	352	11·75	31·96

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Grouard, Alberta	172	6	....	....	....	10	....	....	....	....	....
Totaux, heures perdues	172	6	....	....	....	10	....	....	....	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Grouard	....	30	....	....	....	218	
Totaux, heures perdues	....	30	....	....	....	218	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Grouard le 12 juin 1915; elle a été mise en hivernage à Grouard, Alta, le 17 août 1915. Le coût relativement élevé des réparations est à raison de la courte durée des travaux ; le dragage a été terminé le 17 août. La drague était en mauvais état, comme on l'a déjà mentionné.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 208, PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	690	5,160	660	6,780	7,320	180	....	....	20,790
Espèce de déblais	....	....	....	....	Cailloux et argile dure.	Gumbo, vase, argile dure et cailloux.	Argile dure.	Argile dure.	Argile dure et gumbo.	Argile et roc mobile.			
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	....	....	50	260	270	260	260	30	....	....	1,130
Temps perdu	....	....	....	....	15·0	105·5	556·0	128·0	130·5	25·0	....	....	660
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	35·0	154·5	14·0	132·0	129·5	5·0	....	....	470
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	....	19·714	33·398	47·142	51·363	56·525	36·000	....	....	....

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	....	....	....	750 00	750 00	750 00	840 00	507 36	....	....	3,597 36
Comb., charb. et huile	....	800 00	....	400 00	....	....	....	....	....	....	....	66 00	1,266 00
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	....	....	....	256 55	146 10	262 00	211 28	112 98	275 53	....	8 95	1,273 39
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries	....	....	....	....	347 50	115 52	....	....	....	....	....	....	463 02
Magasins {Généralem	....	....	....	....	....	40 00	....	33 60	....	....	....	....	73 60
Réparations {Matériaux	....	....	....	....	24 01	....	466 51	200 31	46 60	3 15	....	13 85	754 43
Réparations {Salaires	50 00	50 00	....	263 98	594 65	....	78 25	....	....	....	122 58	184 50	1,343 96
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	....	....	123 95	149 33	94 66	195 23	13 80	109 33	263 05	202 63	....	1,151 88
Dépenses totales	50 00	850 00	....	787 93	1,372 04	1,146 18	1,751 99	1,208 99	1,108 91	1,049 09	325 21	273 30	9,923 64

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Le Pas	26 mai	4 oct.	Lac Cumberland, Sask	2,149 48					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Lac Cumberland, Sask.	3,597 36	1,266 00	....	1,273 39	....	....	463 02	73 60	754 43	1,343 96	....	1,151 88	9,923 64
Totaux	3,597 36	1,266 00	....	1,273 39	....	....	463 02	73 60	754 43	1,343 96	....	1,151 88	9,923 64

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Lac Cumberland, Sask.	26 mai	4 oct.	Argile et cailloux	20,790	1,130	470	$21·11	$0·471
Totaux	....	....	....	20,790	1,130	470	21·11	0·471

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Lac Cumberland, Sask.	106	15	118	....	....	10	57	....	5	....	....
Totaux, heures perdues	106	15	118	....	....	10	57	....	5	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudières.					
Lac Cumberland, Sask.	2·5	30	....	....	316·5	660	La perte de temps a surtout été causée par l'extrême eau haute du lac Cumberland. Les pièces d'ancrage étaient trop courtes.
Totaux, heures perdues,	2·5	30	....	....	316·5	660	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler au lac Cumberland, Sask., le 26 mai 1915; elle a été mise en hivernage le 16 octobre 1915, à la même place. Du 12 juillet jusqu'au 9 août, le dragage a été suspendu à raison de l'extrême eau haute du lac, causée par l'inondation des deux tributaires de la rivière Saskatchewan.

DRAGUES DU MINISTÈRE N° 203 et 210, ("WINNIPEGOSIS"), PROVINCE DU MANITOBA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre	Totaux
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	4,253	6,075	7,207	7,467	7,913	4,456	....	....	37,371
Espèce de déblais....	....	....	....	....	Argile, pierre, argile dure, vase et sable.	Argile, sable et argile dure.	Sable, argile, argile dure et pierre.	Argile, sable et argile dure.	Argile, argile dure, pierre et gravier.	Argile, sable et argile dure.			
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs	....	....	....	....	170	260	270	260	260	210	....	....	1,430
Temps perdu....... hrs.	....	....	....	....	70½	148	149½	144	117	135½	....	....	764½
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	99½	112	120½	116	143	74½	....	....	665½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	42·7	54·2	59·8	64·4	55·3	59·8	....	....	56·2

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	....	....	370 80	650 00	650 00	654 97	645 66	516 61	....	....	3,488 04
Comb., charb. et huile.	....	....	....	....	203 18	409 08	....	539 21	750 28	231 81	77 84	....	2,211 40
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	128 10	....	....	....	211 44	279 15	283 20	283 90	271 80	254 90	....	....	1,712 49
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	460 43	....	....	....	....	....	....	....	....	460 43
Magasins — Machineries.	24 15	0 85	....	....	114 45	158 25	88 16	12 72	14 47	8 54	....	....	421 59
Magasins — Généralem..	3 40	....	....	....	6 35	33 25	....	28 95	....	8 15	....	....	80 10
Réparations — Matériaux	....	....	....	....	46 32	147 16	18 20	122 17	12 69	45 32	64 73	302 24	758 83
Réparations — Salaires...	50 00	....	....	104 00	158 80	....	....	....	....	155 82	225 01	50 00	743 63
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	104 80	....	....	....	....	104 80
Dépenses éventuelles...	....	....	....	4 50	8 37	6 90	....	1 50	7 30	1 50	....	4 50	34 57
Dépenses totales...	205 65	0 85	....	568 93	1,119 71	1,638 79	1,039 56	1,748 22	1,702 20	1,222 65	367 58	356 74	10,015 88

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Noms des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Mossy River	12 mai...	7 août...	Winnipegosis, rivière Mossy..	2,144 53 (Mossy River, 12 mai – 25 oct.)
Mossy River	21 août..	24 août...	Winnipegosis, rivière Mossy...	
Mossy River	17 sept...	25 oct....	Winnipegosis, rivière Mossy...	
Mossy River	9 août...	16 août...	Pine-Creek	160 79
Mossy River	17 août...	20 août...	Spruce-Island	71 69
Mossy River	25 août...	17 sept...	Snake-Island	514 94
				2,891 95

Remorqueurs loués.

Noms des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Adonack	9 août...	16 ooût...	Pine-Creek	72 48
Adonack	7 août...	20 août...	Spruce-Island	32 32
				104 80

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipegosis, rivière Mossy	2,586 56	1,639 96		1,269 90		341 43	312 63	59 40	562 71	551 44		25 63	7,349 56
Winnipegosis, rivière Mossy													
Pine-Creek	193 93	122 96		95 21		25 60	23 44	4 45	42 19	41 35	72 48	1 92	623 53
Spruce-Island	86 47	54 82		42 45		11 41	10 45	1 99	18 81	18 43	32 32	0 86	278 01
Snake-Island	621 08	393 76		304 93		81 99	75 07	14 26	135 12	132 41		6 16	1,764 78
Totaux	3,488 04	2,211 40		1,712 49		460 43	421 59	80 10	758 83	743 63	104 80	34 57	10,015 88

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Winnipegosis, rivière Mossy	12 mai	7 août	Argile, pierres et argile dure	27,193	1,114	493½	$14·88	0·270
Winnipegosis, rivière Mossy	21 août	24 août						
Winnipegosis, rivière Mossy	17 sept.	25 oct.	Vase et sable					
Pine-Creek	9 août	16 août	Vase, argile, sable et pierre	3,254	70	37	16·85	0·192
Spruce-Island	17 août	20 août	Argile molle	1,010	40	16½	16·85	0·275
Snake-Island	25 août	17 sept.	Argile, sable, argile dure, pierre, gravier et cailloux	5,914	206	118½	14·89	0·298
Totaux				37,371	1,430	665½	15·05	0·26$_8$

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Winnipegosis, rivière Mossy	99½	15½	343½			30	3½		43½	17½	
Pine-Creek			4½					4	11		
Spruce-Island		1					10		3½	1	
Snake-Island	18½	8½	27½			10			2	4	
Totaux, heures perdues	118	25	375½			40	13½	4	60	22½	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Winnipegosis, rivière Mossy		22	7		38½	620½	
Pine-Creek					13½	33	
Spruce-Island					8	23½	
Snake-Island		7			10	87½	
Totaux, heures perdues		29	7		70	764½	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Winnipegosis, Man., le 12 mai 1915; elle a été mise en hivernage à cet endroit, le 25 octobre 1915. La drague n° 203 a été démontée et les machineries, etc., ont été placées sur la drague n° 210.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 301 ("AJAX"),
(Godets contenant 3 et 5 verges cubes.)
Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	13,810	34,480	11,310	28,300	31,145	16,855	33,420	9,730	16,850	180	5,630	25,560	227,270
Espèce de déblais......	Roc et argile.	Roc et argile.	Roc et argile dure.	Argile et roc	Roc brisé et roc.	Roc et argile dure.	Roc et argile dure.	Grès brisé.	Sable et roc.	Roc.	Roc brisé.	Vase et roc brisé.	
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.	450·00	413·50	374·00	460·00	439·50	456·00	465·00	460·00	455·50	229·50	355·00	48·00	5,038·00
Temps perdu........hrs.	217·25	134·75	213·25	228·50	195·50	197·50	149·25	247·00	315·00	224·75	189·75	188·00	2,500·50
Nomb. d'heur. de drag.	232·75	278·75	160·75	231·50	244·00	258·50	315·75	213·00	140·50	4·75	165·25	292·00	2,537·75
Vgs cub. drag. p. heure.	55·00	123·70	70·30	122·00	128·00	66·00	106·00	46·00	120·00	38·00	34·00	87·00	89·00

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	2,889 88	2,872 52	3,055 69	2,926 11	3,056 79	2,831 39	2,869 40	2,930 13	2,830 45	2,812 69	2,962 42	2,873 07	34,910 54
Comb., charb. et huile.	960 27	1,027 60	242 20	954 20	936 50	790 32	954 75	860 12	897 39	171 62	627 85	1,179 50	9,602 32
Eau..................		18 10	17 40	19 00	6 60			30 40	6 50	9 96	9 50		117 46
Subsistance...........	695 25	717 98	875 20	419 39	1,143 08	761 55	751 49	906 38	800 78	854 62	853 22	851 48	9,630 42
Quaiage...............													
Pilotage..............													
Magasins {Machineries.	3,214 83	227 42	1,399 52	27 91	1,337 27	391 03	550 44	147 41	309 79	143 09	519 80	4,320 49	11,589 00
Magasins {Généralem..	53 18	144 93	72 21	38 50	76 03	32 50	17 20	80 30	12 00	309 45	26 13	9 05	871 48
Réparations {Matériaux.	657 33	2,951 34	3,739 43	2,167 73	2,982 14	647 03	1,601 91	171 32	2,382 84	1,107 51	777 57	4,725 52	23,911 67
Réparations {Salaires...													
Loyer des remorqueurs.													
Dépenses éventuelles...	7 60	1 00	20 25	72 30	6 75	4 20	49 50	2 00	40 10	21 60	1 75	2 50	229 55
Dépenses totales...	7,478 34	7,960 89	9,421 90	6,625 14	9,545 16	5,458 02	6,794 69	5,128 06	7,279 85	5,430 54	5,778 24	13,961 61	90,862 44

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Point Ellice....................	1er janv.. 27 sept..	7 août.. 31 déc...	Victoria....................	18,582 58					
Point Ellice....................	8 août.. 16 sept..	7 sept.. 25 sept..	Nanaïmo....................	2,295 25					
Point Ellice....................	8 sept..	15 sept..	Blubber (Baie)...............	335 16					
				21,212 99					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Eau.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Havre Victoria	30,581 63	8,411 63	102 90	8,436 25			10,151 96	763 42	20,946 62			201 09	79,595 50
Havre Nanaïmo	3,777 32	1,038 97	12 71	1,042 01			1,253 93	94 29	2,587 24			24 84	9,831 31
Baie Blubber	551 59	151 72	1 85	152 16			183 11	13 77	377 81			3 62	1.435 63
Totaux	34,910 54	9,602 32	117 46	9,630 42			11,589 00	871 48	23,911 67			229 55	90,862 44

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Havre Victoria	1er janv. 27 sept.	7 août 31 déc.	Argile dur et roc	204,480	4,307·5	2,222·75	$35·80	$0·389
Havre Nanaïmo	8 août 16 sept.	7 sept. 25 sept.	Grès brisé	16,250	607·5	274·75	35·78	0·604
Baie Blubber	8 sept.	15 sept.	Sable et gravier	6,540	123·0	40·0	35·89	0·218
Totaux				227,270	5,038·0	2,537·50	35·80	0·39

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage,etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Havre Victoria	765·50	24·50	154·75	3·00	11·50	119·00	64·25		51·75	20·50	1·50
Havre Nanaïmo	19·75	8·25	19·00		51·00	20·00	25·00	67·75	17·25		
Baie Blubber	2·50	1·25			7·25		26·50		33·00	3·00	
Havre Nanaïmo	20·25	1·50		6·00	8·25		8·75		25·00		
Havre Victoria	406·75	10·00	63·75			35·50	11·00		4·00	11·75	0·75
Totaux, heures perdues	1,214·75	45·50	237·50	9·00	78·00	174·50	135·50	67·75	131·00	35·25	2·25

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures	Divers.	Causes diverses.	Remarques.
Havre Victoria	5·50	31·50	5·00		165·00	1,423·25	Du 1er janv. au 7 août 1915.
Havre Nanaïmo	0·25				24·75	253·00	" 8 août au 7 sept. 1915.
Baie Blubber	0·25				9·25	83·00	" 8 sept. au 15 sept. 1915.
Havre Nanaïmo	0·25				9·75	79·75	" 16 sept. au 25 sept. 1915.
Havre Victoria	0·25				117·75	661·50	" 27 sept. au 31 déc. 1915.
Totaux, heures perdues	6·50	31·50	5·00		326·50	2,500·50	

Remarques générales: La drague a été au dépôt *Victoria-Machiuery* du 1er au 16 mars 1915, pour être nettoyée et peinturée; on a réparé le lieu supportant le godet. Elle a été au même endroit, du 5 octobre au 11 novembre 1916, où on a réparé le godet de 5 verges cubes et renforcé les pièces d'ancrage. La drague a aidé à renflouer la drague *Mudlark*, du 11 au 14 novembre 1915.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 303 "FRUHLING" PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Type Scraper Suction.)

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	88,480	....	....	....	39,880	26,400	72,800	52,000	77,600	125,600	45,600	105,600	633,960
Espèce de déblais......	Sable et argile.	....	....	....	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Argile et sable.	Argile et sable.	Argile et sable.	
Temps pendant lequel on a pu drag......hrs	445·0	210·0	238·5	229·0	440·0	376·0	362·0	460·0	407·5	445·0	334·0	417·0	4,364·0
Temps perdu.......hrs	307·75	210·0	238·5	229·0	278·25	293·0	198·0	301·0	219·25	158·25	175·0	208·75	2,816·75
Nomb. d'heure de drag.	137·25	....	....	....	161·75	283·0	164·0	159·0	188·25	286·75	159·0	208·25	1,547·25
Vgs cub. drag. p. heure.	644·7	....	....	....	597·0	660·0	904·0	658·0	553·0	438·0	287·0	507·0	....

Détails des dépenses par mois

Item de dépense.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	2,119 93	2,122 21	2,034 55	2,108 55	2,2.5 03	2,120 63	2,167 37	2,188 16	2,123 77	2,161 38	2,056 82	2,120 00	25,618 40
Comb., charb. et huile.	1,855 59	202 51	203 06	615 04	1,074 18	743 48	928 49	1,646 51	581 50	1,200 78	961 00	1,071 27	11,083 41
Eau....................	5 40	17 10	5 60	11 17	5 00	....	15 84	....	9 63	....	29 09	....	98 83
Subsistance	574 54	460 87	505 74	422 19	709 75	624 25	473 55	621 33	602 31	616 85	583 74	571 45	6,766 57
Quaiage................	....	....	....	....	5 00	....	....	10 00	....	....	....	....	15 00
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries	204 98	447 05	360 88	190 95	228 80	2,253 25	521 59	1,010 27	307 90	257 08	465 66	222 42	6,470 83
Magasins {Général.....	156 74	75 78	19 25	211 10	18 75	52 98	....	27 08	37 55	9 00	11 31	5 40	624 94
Réparations {Matériaux	3,446 75	1,087 77	7,375 74	3,589 69	515 77	1,974 17	4,150 21	8,408 44	367 80	519 40	332 68	....	31,768 42
Réparations {Salaires..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	5 00	15 19	7 50	11 61	129 32	68 65	61 78	102 53	8 06	276 65	13 39	....	699 68
Dépenses totales.......	8,368 93	4,428 48	10,542 32	7,160 30	4,951 60	7,837 41	8,318 83	14,014 32	4,038 52	5,041 14	4,453 69	3,990 54	83,146 08

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bancs de sable..................	10,132 08	4,383 49	39 09	2,676 18	5 93	....	2,559 21	247 16	12,564 41	....	....	276 72	32,884 27
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B	5,963 96	2,580 22	23 01	1,575 26	3 49	....	1,506 41	145 49	7,395 69	....	....	162 88	.... 19,356 41
Quai de la ville, New-Westminster............	9,522 36	4,119 70	36 73	2,515 13	5 58	....	2,405 21	232 29	11,808 32	....	....	260 08	30,905 40
Totaux	25,618 40	11,083 41	98 83	6,766 57	15 00	....	6,470 83	624 94	31,768 42	....	....	699 68	83,146 08

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Bancs de sable	1er janv. 1er sept. 20 sept. 2 déc.	30 avril 13 sept. 9 oct. 31 déc.	Sable et argile	309,280	1,973	612·00	$53·73	$0·106
Quai du gouvernem. fédéral, Vancouver, C.-B.	1er mai 2 août 14 sept.	14 juillet 21 août 18 sept.	Vase et sable	96,680	1,321	360·25	53·73	0·202
Quai de la ville, New-Westminster	15 juillet 23 août 11 oct.	31 juillet 31 août 1er déc.	Vase et sable	228,000	1,070	575·00	53·74	0·135
Totaux				633,960	4,364	1,547·25	53·73	0·13

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Bancs de sable	723·75	17·0	64·75	18·25		39·0				6·5	
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B.	285·25	272·0	16·25		12·75	49·5			20·5	12·5	
Quai de la ville, New-Westminster	7·5	76·25							5·0	2·0	
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B.	156·5			38·5	1·75				1·5	6·0	
Quai de la ville, New-Westminster		31·5		40·25					8·25	2·0	
Bancs de sable		14·5	10·5	7·75		20·0					
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver C.-B.		45·75		14·5						2·5	
Bancs de sable	92·5	8·5	10·25	4·0	2·0				3·0	3·5	
Quai de la ville, New-Westminster	145·25	71·5		27·5	13·C	20·0			19·25	1·0	
Bancs de sable	16·5	22·75	73·0	3·75	14·0	15·5				6·25	
Totaux, heures perdues	1,427·25	559·75	174·75	154·50	43·5	144·0			57·5	42·25	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Bancs de sable		5·0		55·25	55·75	985·25	Du 1er janv. au 30 avril 1915.
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B.					7·5	676·25	" 1er mai au 14 juillet 1915.
Quai de la ville, New-Westminster					2·25	93·0	" 15 juillet au 31 juillet 1915.
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B.		15·5			2·0	221·75	" 2 août au 21 août 1915.
Quai de la ville, New-Westminster						82·0	" 23 août au 31 août 1915.
Bancs de sable						52·75	" 1er sept. au 13 sept. 1915.
Quai du gouvernement fédéral, Vancouver, C.-B.						62·75	" 14 sept. au 18 sept. 1915.
Bancs de sable						123·75	" 20 sept. au 9 oct. 1915.
Quai de la ville, New-Westminster		20·0			2·5	320·0	" 11 oct. au 1er déc. 1915.
Bancs de sable			47·5			199·25	" 2 déc. au 31 déc. 1915.
Totaux, heures perdues		40·5	47·5	55·25	70·0	2,816·75	

Remarques générales : La drague a subi des réparations aux usines Vulcan Iron du 26 janvier au 30 avril 1915; on a installé de nouvelles pompes, d'autres réservoirs à l'huile, une nouvelle salle à manger et un coqueron. Aux chantiers Wallace, on a redressé le bras de la pompe à succion, enlevé la vieille fournaise et posé une neuve, du 19 juin au 5 juillet 1915.

Au quai du gouvernement, du 14 au 29 sept. 1915, on a doublé les pompes et posé un bras à la pompe.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 305 ("KING EDWARD"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Type Agitator Suction.)

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	38,945	28,205	28,725	31,210	96,175	68,625	62,520	28,465	27,445	15,215	5,700	....	430,780
Espèce de déblais......	Gravier....	Gros gravier.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et vase.	Sable et débris.	Sable et gravier.	Gravier.....	Sable et vase.	Sable et vase.		
Temps pendant lequel on aur. pu drag. ...hrs	388·00	420·00	488·00	459·00	445·00	456·00	410·75	231·50	232·00	226·50	214·00	240·00	4,210·75
Temps perdu ....hrs	194·25	192·75	259·25	393·50	282·75	314·25	271·25	47·00	129·00	198·00	198·25	240·00	2,720·25
Nomb. d'heur. de drag.	193·75	227·25	228 75	65·50	162·25	141·75	139·50	184·50	103·00	28·50	15·75	....	1,490·50
Vgs cub. drag. p. heure.	198·00	124·00	125·00	476·00	592·00	484·00	448·00	184·00	266·00	534·00	362·00	....	....

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..........	2,315 31	2,292 50	2,320 64	2,304 45	2,315 00	2,759 50	1,711 91	1,958 01	1,815 53	1,780 00	3,316 36	31 93	24,921 14
Comb., charb. et huile..	2,180 36	805 45	770 22	64 25	957 35	749 65	230 79	785 08	604 08	118 96	690 72	582 76	8,539 67
Eau..........	....	....	....	....	9 00	7 20	....	....	36 00	....	....	....	52 20
Subsistance..........	583 41	460 59	612 24	487 60	583 97	569 01	658 78	365 80	502 82	479 75	460 20	497 28	6,261 45
Quaiage..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	423 06	883 12	1,011 08	137 20	152 13	45 93	1,175 16	680 87	220 66	1,023 12	101 34	522 27	6,375 94
Magasins {Généralem..	27 94	198 05	11 35	82 34	19 41	25 36	....	....	21 80	....	57 92	52 94	497 11
Réparations, matériaux	202 67	407 63	933 96	1,726 43	1,057 17	1,284 06	453 34	1,814 64	1,222 89	829 29	617 17	9,909 34	20,458 59
Réparations, salaires...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	55 00	....	....	40 00	50 00	....	....	....	....	....	....	....	145 00
Dépenses éventuelles...	23 09	160 90	86 60	76 80	375 20	7 80	85 80	278 60	148 95	15 30	257 10	8 85	1,524 99
Dépenses totales....	5,810 84	5,208 24	5,746 09	4,919 07	5,519 23	5,448 51	4,315 78	5,883 00	4,572 73	4,246 42	5,500 81	11,605 37	68,776 09

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employés. Du	Employés. Au	Localité.	Dépenses $ c.
Point Garry..........	1er janv..	16 janv...	Heaps Eng. Works..........	128 42
Point Garry..........	18 jan. ...	26 mars..	McDonald Bar..........	1,749 12
Point Garry..........	29 mars..	31 mars..	Side, quai de la rivière..........	52 70
Point Garry..........	1er avril..	24 avril..	Glen Valley, quai..........	163 84
Point Garry..........	26 avril ..	12 juin....	Tamboline-Slough..........	646 07
Point Garry..........	14 juin ...	24 juil. ..	Steveston, etc..........	794 41
Point Garry..........	1er oct. ..	31 déc. ..	Steveston, etc..........	
Point Garry..........	26 juill..	30 sept. ..	Courtenay, rivière..........	893 61
				4,428 17

Remorqueur loué.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Usines Heaps Eng.	722 71	247 65	1 51	181 58	....	....	184 90	14 42	593 30	....	4 21	44 23	1,994 51
Batture McDonald	9,843 85	3,373 17	20 62	2,473 27	....	....	2,518 50	196 36	8,081 14	....	57 28	602 37	27,166 56
Quai de la rivière Side	296 56	101 62	0 62	74 51	....	....	75 87	5 92	243 46	....	1 72	18 15	818 43
Glen Valley, quai	922 08	315 97	1 93	231 67	....	....	235 91	18 39	756 97	....	5 36	56 43	2,544 71
Tamboline Slough	3,635 99	1,245 94	7 61	913 55	....	....	930 25	72 53	2,984 91	....	21 15	222 50	10,034 43
Steveston, banc de sable	4,470 85	1,532 02	9 37	1,123 30	....	....	1,143 85	89 18	3,670 27	....	26 01	273 58	12,338 43
Rivière Courtenay	5,029 10	1,723 30	10 54	1,263 57	....	....	1,286 66	100 31	4,128 54	....	29 27	307 73	13,879 02
Totaux	24,921 14	8,539 67	52 20	6,261 45	....	....	6,375 94	497 11	20,458 59	....	145 00	1,524 99	68,776 09

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Usines Heaps Eng.	1er janv.	16 janv.	Gravier et vase	17,535	178·00	43·25	$46·11	$0·113
Batture McDonald	18 janv.	26 mars	Gravier	68,710	1,060·00	588·75	46·14	0·395
Quai de la rivière Side	29 mars	31 mars	Sable et vase	9,180	58·00	17·75	46·10	0·089
Glen Valley, quai	1er avril	24 avril	Sable et vase	25,615	363·00	55·25	46·05	0·099
Tamboline-Slough	26 avril	12 juin	Sable et vase	128,510	731·00	217·50	46·13	0·078
Banc de sable Steveston,	14 juin	24 juill.	Sable et vase	121,230	1,301·50	267·25	46·16	0·101
	1er oct.	31 déc.						
Rivière Courtenay	26 juill.	30 sept.	Sable et gravier	60,000	519·25	300·75	46·14	0·23
Totaux				430,780	4,210·75	1,490·50	46·14	0·159

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage,etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Usines Heaps Eng	....	1·75	....	....	39·25	9·50	....	....	80·75	1·50	....
Batture McDonald	315·00	24·75	....	....	4·50	....	....	....	92·50	13·75	....
Quai de la rivière Side	11·75	4·00	....	....	....	....	....	....	23·50	....	....
Glen Valley, quai	86·00	17·75	....	....	2·25	45·00	....	....	60·25	....	....
Tamboline-Slough	17·00	10·00	24·75	....	23·25	20·00	5·00	2·50	295·00	17·75	2·75
Steveston	152·50	236·75	241·00	....	12·75	53·50	1·25	....	203·25	9·25	0·50
Courtenay, rivière Comox	50·75	28·50	....	....	2·00	9·50	16·75	....	79·50	7·00	....
Totaux, heures perdues	633·00	323·50	265·75	....	84·00	137·50	23·00	2·50	834·75	49·25	3·25

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 305 ("KING EDWARD"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

Explication des pertes de temps inévitables—*Fin.*

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Usines Heaps Eng.	1·00				1·00	134·75	Du 1er au 16 janvier 1915.
Battures McDonald	1·50			2·00	17·25	471·25	Du 18 janvier au 26 mars 1915.
Quai de la rivière Side					1·00	40·25	Du 29 au 31 mars 1915.
Glen Valley, Quai	10.00	38·00			48·50	307·75	Du 1er au 24 avril 1915.
Tamboline Slough	13.00	1·00		4·00	77·50	513·50	Du 26 avril au 12 juin.
Steveston	10·00	79·00	19·00		15·50	1·034·25	Du 14 juin au 24 juillet 1915, et du 1er octobre au 31 décembre.
Rivière Courtenay, Comox		14·50			10·00	218·50	Du 26 juillet au 30 septembre 1915.
Totaux, heures perdues	35·50	132·50	19·00	6·00	170·75	2·720·25	

Remarques générales: La drague a été examinée et réparée à New-Westminster, du 22 février au 10 mars 1915. Les équipes de nuit ont été suspendues le 23 juillet 1915. On a examiné le matériel aux chantiers Wallace et on a construit des nouveaux réservoirs à l'eau, du 23 novembre au 23 décembre 1915. Le coût élevé par verge cube est à raison du grand nombre de jours perdus, en amenant la drague à plusieurs endroits et aussi parce qu'en décembre, la drague a dû cesser son travail à cause du temps froid et de la glace, dans la rivière Fraser.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 301 ("HERON"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.		3,279	4,169	2,336	3,557	4,395	4,027	4,398	4,400	4,314	3,176	2,578	40,629
Espèce de déblais		Vase, gravier, ciment sable et argile.	Vase, sable et gravier cimenté.	Vase, sable et gravier cimenté.	Argile et argile molle.	Sable, petit et gros gravier.	Gravier	Gros et moyen gravier.	Gravier de toutes sortes.	Gravier*	Gravier de toutes sortes.	Gravier, vase et argile.	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. . hrs		216	243	234	234	234	243	234	234	234	234	243	2,583
Temps perdu		42½	29	117½	62	30½	51½	23½	25	16	73	119	589
Nomb. d'heur. de drag.		173½	214	117	172	203½	191½	210½	209	218	161	124	1,994
Vgs cub. drag. p. heure		18·9	19·4	19·96	20·78	21·59	21·03	20·89	21·05	19·78	19·72	20·79	20·37

* Y compris 55 heures employées à gratter les tas de déblais.

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	192 00	455 00	464 00	480 00	530 00	530 00	530 00	530 00	530 00	530 00	530 00	560 90	5,861 90
Comb., charb. et huile		110 00	66 00			3 00					49 25		228 25
Eau													
Subsistance		164 17	323 37		92 74	114 69	303 93	142 53	133 19	136 92	126 93		1,538 47
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries	6 27	14 45	186 75		152 70		15 91			20 38	5 25	16 75	418 46
Magasins {Généralem.	10 60	10 00			6 40				6 79	4 15			37 94
Réparations {Matériaux					150 80		287 41	0 88			12 63	49 68	501 40
Réparations {Salaires													
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles	13 00	1 50	4 00		12 31	9 50	10 30	8 40	4 50	9 25	16 00	2 25	91 01
Dépenses totales	221 87	755 12	1,044 12	480 00	944 95	657 19	1,147 55	681 81	674 48	700 70	740 06	629 58	8,677 43

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériel.	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	161 69	6 29	....	42 44	....	....	11 54	1 05	13 83	....	....	2 51	239 35
Bassin pour la barrage de contrôle	407 16	15 85	....	106 86	....	....	29 07	2 63	34 83	....	....	6 32	602 72
Rivière Okanagan, dragage	570 31	22 22	....	149 68	....	....	40 71	3 69	48 78	....	....	8 85	844 24
Rivière Okanagan, dragage	4,584 57	178 51	....	1,203 23	....	....	327 28	29 68	392 14	....	....	71 18	6,786 59
Draguer l'étang pour la Penticton Lumber Co	138 17	5 38	....	36 26	....	....	9 86	0 89	11 82	....	....	2 15	204 53
Totaux	5,861 90	228 25	....	1,538 47	....	....	418 46	37 94	501 40	....	....	91 01	8,677 43

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aur.pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	1er février	9 février	Argile et sable	1,180	72	55	$4·35	20·19
Bassin pour la barrage de contrôle	10 février	4 mars	Gravier cimenté, argile et sable	2,515	180	138½	4·35	23·96
Rivière Okanagan, dragage	4 mars	31 mars	Sable et gravier cimenté	3,747	207	194	4·35	22·53
Rivière Okanagan, dragage	1er avril	31 décembre	Sable, argile, gravier, grav. cimenté et vase	32,174	2,070	1,559½	4·35	21·09
Draguer l'étang pour la Penticton Lumber Co	18 décembre	24 décembre	Vase	1,013	54	47	4·35	20·19
Totaux				40,629	2,583	1,994		21·35

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se proctrer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	3	9	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bassin pour le barrage de contrôle	7	8	....	....	....	....	....	....	....	4	....
Rivière Okanagan, dragage	88½	65	20	....	....	72	....	....	....	42	1
Dragage du bassin pour la Penticton Lumber Co	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux, heures perdues	99½	84	20	....	....	72	....	....	....	46	1

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	....	....	....	5	....	17	Du 1er au 9 février
Bassin pour le barrage de contrôle	....	....	....	....	22½	41½	Du 10 février au 4 mars.
Rivière Okanagan, barrage	18	2	....	....	215	523½	Du 5 mars au 31 décembre.
Dragage de bassin pour la Penticton Lumber Co	....	....	....	....	4	7	Du 18 au 24 décembre.
Totaux, heures perdues	18	2	....	5	241½	589	

Remarques générales.—La drague a commencé à travailler à Penticton le 1er février 1915; elle a été mise en hivernage à.................... Du 17 au 20 avril et du 27 avril au 1er mai, on a enlevé 945 verges cubes de vieux déblais d'argile, au moyen d'une drague à racler actionnée par la machine de la sonnette. Les dépenses de ces travaux ont été mises au compte des améliorations de la rivière Okanagan

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 306 ("MASTADON"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Type Bucket Ladder.)

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	70,200	61,100	85,540	45,240	69,940	120,380	91,520	99,840	13,780	....	61,880	137,800	857,220
Espèce de déblais......	Gravier....	Gravier....	Gravier.....	Gravier....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. .hrs.	440·00	346·50	396·00	334·00	445·00	460·00	423·00	460·00	260·50	224·50	355·00	480·00	4,624·50
Temps perdu......hrs.	215·50	164·25	143·75	182·50	197·25	128·50	172·25	150·50	197·50	224·50	187·25	143·25	2,107·00
Nomb. d'heu. de drag..	224·50	182·25	252·25	151·50	247·75	331·50	250·75	309·50	63·00	....	167·75	336·75	2,517·50
Vgs cub. drag. p. heur..	312·70	334·60	339·10	232·00	282·00	363·00	364·00	322·00	215·00	....	368·00	409·00	340·00

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires...............	4,222 74	4,204 64	4,662 20	4,351 68	4,017 17	4,227 57	4,214 01	4,091 55	4,169 65	4,024 69	8,229 58	29 03	50,444 51
Comb., charb. et huile.	2,578 92	704 71	1,381 25	775 19	772 76	1,226 20	85 00	2,119 91	192 95	884 18	1,175 57	1,363 17	13,259 81
Eau...................	....	....	33 60	2 40	7 20	7 80	6 60	....	20 20	....	3 00	9 60	90 40
Subsistance...........	1,073 75	1,135 51	1,205 13	1,065 67	1,043 82	1,035 84	1,134 27	1,163 80	1,177 01	1,167 64	1,189 98	1,261 29	13,653 71
Quaiage...............	75 00	110 00	75 00	75 00	75 00	75 00	....	75 00	100 00	75 00	75 00	75 00	960 00
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	75 00	....	....	....	....	....	....
Magasins. Machineries	365 24	656 34	702 89	390 70	542 15	266 80	504 34	443 12	261 95	291 01	704 37	703 44	5,832 35
Magasins. Général.....	77 60	296 84	150 96	71 73	26 68	15 30	129 13	81 38	216 02	104 94	48 95	6 73	1,226 26
Réparations Matériaux	3,865 05	2,233 11	10,309 06	3,127 55	1,908 62	150 86	9,539 38	187 58	2,336 98	11,419 35	1,177 52	1,723 10	47,978 16
Réparations Salaires ..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	....	5 00	689 05	264 25	433 50	3 40	76 50	100 30	225 65	128 97	41 15	....	1,967 77
Dépenses totales...	12,258 30	9,346 15	19,209 14	10,124 17	8,826 90	7,008 77	15,764 23	8,262 64	8,700 41	18,095 78	12,645 12	5,171 36	135,412 97

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Point Garry....................	1er janv..	31 déc....	1st Narrows, Vancouver, C.-B	25,638 67					

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1st Narrows, Vancouver, C.-B.	50,444 51	13,259 81	90 40	13,653 71	960 00	....	5,832 35	1,226 26	47,978 16	....	....	1,967 77	135,412 97
Totaux	50,444 51	13,259 81	90 40	13,653 71	960 00	....	5,832 35	1,226 26	47,978 16	....	....	1,967 77	135,412 97

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu drag., hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
1st Narrows, Vancouver, C.-B.	Du 1er janvier	Au 31 décembre	Gravier	857,220	4,624·5	2,517·5	$5·37	$0·157
Totaux	....	....	....	857,220	4,624·5	2,517·5	$5·37	0·157

Explication de pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
1st Narrows	6·50	30·00	34·00	35·25	33·75	20·00	93·75	....	17·50	....	....
Chantier de Wallace	162·50	....	....	....	....	19·00	5·00	....	....	....	....
1st Narrows	281·75	23·50	2·00	51·50	35·25	69·50	234·25	....	3·00	1·00	....
Chantier de Wallace	434·50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1st Narrows	74·25	1·00	....	0·75	0·75	26·00	99·00	....	....	1·50	....
Totaux, heures perdues	959·50	54·50	36·00	87·50	69·75	134·50	432·00	....	20·50	2·50	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outill.	Chaudièr.					
1st Narrows	3·00	6·00	71·50	....	84·25	435·50	Du 1er janvier au 20 mars 1915.
Chantier de Wallace	28·50	....	....	....	2·00	217·00	Du 22 mars au 19 avril 1915.
1st Narrows	8·50	....	....	....	84·25	794·50	Du 19 avril au 16 septembre 1915.
Chantier de Wallace	....	....	....	....	....	434·50	Du 16 septembre au 15 novembre 1915.
1st Narrows	....	....	....	....	22·25	225·50	Du 15 novembre au 31 décembre 1915.
Totaux, heures perdues	40·00	6·00	71·50	....	192·75	2,107·00	

Remarques générales : On a démonté le godet et on a nettoyé et peinturé la drague aux chantiers de Wallace, du 22 mars au 19 avril 1915. On a renouvelé la chaîne du godet, aux chantiers de Wallace, du 16 septembre au 13 novembre 1915.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 307 ("MUDLARK"), COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Godet de 3 verges cubes.)

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	21,350	14,350	24,650	18,300	23,100	21,950	15,150	18,400	8,800	9,200	2,400	2,200	179,850
Espèce de déblais	Vase, et argile.	Vase et argile.	Vase et argile.	Vase et argile.	Vase et argile.	Argile grise.	Argile grise.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	
Temps pendant lequel ou aur. pu drag...hrs.	444·50	325·50	448·50	428·50	445·00	460·00	381·00	457·00	229·00	224·50	210·00	238·50	4,292·00
Temps perdu.....hrs.	179·00	163·50	142·50	200·00	142·50	162·00	180·50	173·00	74·50	56·00	165·50	183·50	1,822·50
Nomb. d'heur. de drag.	265·50	162·00	306·00	228·50	302·50	298·00	200·50	284·00	154·50	168·50	44·50	55·00	2,469·50
Vgs cub. drag. p. heure	80·50	88·50	80·50	81·00	76·00	73·00	75·00	65·00	57·00	55·00	54·00	40·00	73·00

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	2,431 29	2,333 72	2,384 41	2,377 82	2,350 91	2,481 22	2,198 64	2,302 24	1,271 50	1,259 05	1,354 94	1,214 29	23,960 03
Comb., charb. et huile	791 80	557 50	831 00	705 04	716 55	718 90	607 90	751 40	489 30	432 80	168 00	211 26	6,981 45
Eau	5 40	17 40	28 80	21 84	27 24	27 10	14 84	8 53			0 80	56 61	208 56
Subsistance	564 36	535 28	637 83	305 35	837 55	566 36	642 36	600 35	382 97	349 88	454 15	402 07	6,278 51
Quaiage													
Pilotage													
Magasins — Machineries	216 20	254 99	463 80	55 23	309 59	779 87	175 22	275 85	92 24	256 48	376 91	204 50	3,460 88
Magasins — Généralem.	23 06	75 49	59 03	25 98	22 98	42 75	122 96	50 36	16 11	15 66	113 27	38 20	605 85
Réparations — Matériaux	1,514 56	1,519 28	744 32	960 98	495 79	265 48	1,247 94	1,246 23	246 50	49 02	1,245 40	6,727 10	16,262 60
Réparations — Salaires													
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles	4 75	7 40	3 00	8 41	8 90	5 50	433 84	3 60	3 85	15 16	9 90	84 80	589 11
Dépenses totales	5,551 42	5,301 06	5,152 19	4,460 65	4,769 51	4,887 18	5,443 70	5,238 56	2,502 47	2,378 05	3,723 37	8,938 83	58,346 99

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Point Hope	1er janv.	31 déc.	Victoria, port de	12,177 42					

REMARQUE.—Le remorqueur *Point Hope* a assisté les dragues *Mudlark* et *Victoria*. Ce montant est la proportion du total placée au compte de la drague *Mudlark*.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria, port de, C.-B.	23,960 03	6,981 45	208 56	6,278 51	....	....	3,460 88	605 85	16,262 60	....	....	589 11	58,346 99
Totaux	23,960 03	6,981 45	208 56	6,278 51	....	....	3,460 88	605 85	16,262 60	....	....	589 11	58,346 99

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Victoria, port de, C.-B.	1er jan.	31 déc.	Vase, sable et gravier	179,850	4,292	2,469·50	$23·62	$0·324
Totaux				179,850	4,292	2,469·50	23·62	0·324

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Victoria, port de, C.-B.	585·50	410·00	158·50	6·00	9·00	133·50	41·00	....	69·50	10·00	....
Total, heures perdues	585·50	410·00	158·50	6·00	9·00	133·50	41·00	....	69·50	10·00	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Victoria, port de, C.-B.	54·50	....	....	....	345·00	1,822·50	1er janvier au 31 décembre 1915.
Total, heures perdues	54·50	....	....	....	345·50	1,822·50	

Remarques générales : Du 15 au 25 février 1915, on a fait l'inspection annuelle des chaudières au Dépôt Victoria Machinery. La drague a été dans le bassin de radoub, du 22 juillet au 4 août, chez Yarrows, Ltd., pour les réparations de la coque, du bras du godet et de la console en fonte. La drague a coulé sur son mouillage samedi, le 15 novembre 1915, à 10 p.m. Elle a été renflouée, le dimanche matin, le 14 novembre 1915, et entrée au bassin du Dépôt Victoria Machinery, du 20 novembre au 21 décembre 1915. L'équipe de nuit a cessé de travailler le 31 août 1915.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 309 ("PELICAN"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	3,911	4,671	4,605	4,240	3,940	....	....	5,905	3,859	3,638	3,056	53	37,878
Espèce de déblais......	Argile.....	Argile et sable.	Argile, sable et gravier.	Argile, gravier, sable et roc.	Gravier, argile et argile dure.	....	....	Sable......	Argile et argile dure.	Argile dure et sable.	Argile......	Argile......	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	234	216	243	234	207			234	234	234	234	36	2,106
Temps perdu........hrs	56	27	40	37	32	....	....	41	40	77	52	31	433
Nomb. d'h'res de drag.	178	189	203	197	175	....	....	193	194	157	182	5	1,673
Vgs cub. drag. p. heure..	21·9	24·7	22·6	21·52	22·51	....	....	30·59	19·89	23·17	16·79	10·6	22·64

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..............	460 00	460 00	460 00	460 00	432 40	....	....	456 76	460 00	460 00	451 83	43 21	4,144 20
Comb., charb. et huile..	....	50 00	....	....	....	84 00	....	56 00	....	6 70	100 00	....	296 70
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance...........	134 85	161 60	147 50	152 60	98 80	64 05	....	75 17	109 02	66 10	197 38	127 67	1,334 74
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries.	4 00	10 30	283 46	....	....	....	....	....	....	120 00	....	....	417 76
Magasins { Généralem..	....	....	....	....	....	10 00	....	....	....	....	....	....	10 00
Réparations { Matériaux.	....	....	....	....	....	308 01	94 16	224 95	....	....	....	....	627 12
Réparations { Salaires...	....	....	....	....	....	378 16	....	355 14	....	....	....	....	733 30
Loyer des remorqueurs.	18 00	....	....	35 00	35 00	....	....	135 00	....	....	....	260 00	483 00
Dépenses éventuelles...	....	....	2 00	2 00	....	....	....	8 00	....	2 25	5 00	....	19 25
Dépenses totales...	616 85	681 90	892 96	649 60	566 20	844 22	94 16	1,311 02	569 02	655 05	754 21	430 88	8,066 07

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Sea Tractor..................	19 janv.....	....	Shuswap..................	18 00
Sea Tractor..................	22 mai......	....	Shuswap..................	35 00
Sea Tractor..................	27 mai......	....	Shuswap au quai du gouvern..	35 00
Sea Tractor..................	2 et 3 août.	....	Du quai du gouv. à Sicamous.	100 00
Sea Tractor..................	31 août.....	....	Sicamous à Wilcox's-Landing..	35 00
Sea Tractor..................	20 et 21 oct.	....	Wilcox's-Landing à Seymour...	75 00
Maud Annis..................	4 nov......	....	Seymour-Arm à Salmon-Arm.	70 00
Sea Tractor..................	2 déc......	4 déc..	Salmon-Arm au quai du gouvernement..................	115 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries.	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Shuswap	1,411 96	101 09		454 75			142 32	3 41	213 65	249 85	164 56	6 56	2,748 15
Shuswap	921 49	65 97		296 79			92 90	2 22	139 45	163 04	107 39	4 28	1,793 53
Sicamous	478 08	34 23		153 98			48 19	1 15	72 36	84 59	55 72	2 22	930 52
Wilcox's-Landing (Salmon-Arm)	725 78	51 97		233 76			73 16	1 76	109 82	128 43	84 59	3 37	1,412 64
Seymour-Arm	200 65	14 36		64 62			20 24	0 48	30 36	35 50	23 39	0 93	390 53
Salmon-Arm (quai de la ville)	406 24	29 08		130 84			40 95	0 98	61 48	71 89	47 35	1 89	790 70
Totaux	4,144 20	296 70		1,334 74			417 76	10 00	627 12	733 30	483 00	19 25	8,066 07

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Shuswap	1er janv	31 mars	Argile, sable et gravier	13,187	693	570	$4·82	20·83
Shuswap	1er avril	27 mai	Argile, sable, gravier et argile dure	8,180	441	372	4·82	21·92
La drague au quai du gouvernement	28 mai	31 juillet						
Sicamous	2 août	30 août	Sable	5,905	225	193	4·82	15·75
Wilcox's-Landing (Salmon-Arm)	31 août	19 oct	Argile, arg. dure et sable	5,542	387	293	4 82	25·48
Seymour-Arm	20 oct	3 nov	Sable	2,878	117	81	4·82	13·56
Salmon-Arm, quai de la ville	4 nov	4 déc	Argile	2,186	243	164	4·82	36·17
Totaux				37,878	2,106	1,673		21·29

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Shuswap	33	23	12			27			15	24	
La drague au quai du gouvernement											
Sicamous									18		
Wilcox's-Landing (Salmon-Arm)	18		12			18			7	7	
Seymour-Arm		1							14	2	
Salmon-Arm (quai de la ville)	2	4	1						30	14	
Total, heures perdues	53	28	25			45			84	47	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Shuswap	38	5			15	192	Du 1er janvier au 27 mai.
La drague au quai du gouvernement							Du 28 mai au 31 juillet.
Sicamous	8				6	32	Du 2 au 30 août.
Wilcox's-Landing (Salmon-Arm)	14	5			13	94	Du 31 août au 19 octobre.
Seymour-Arm	4	5			10	36	Du 20 octobre au 3 novembre.
Salmon-Arm (quai de la ville)	16				12	79	Du 4 novembre au 4 décembre.
Total, heures perdues	80	15			56	433	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Shuswap, le 1er janvier 1915; elle a été mise en hivernage au quai du gouvernement à Chase, le 15 décembre 1915. Du 26 mai au 31 juillet, le *Pelican* a été aux chantiers de Chase, pour y être examiné, nettoyé et réparé.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 313 ("VICTORIA"), COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Type Clam Shell.)

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Déblais enlev., vgs c..	1,830	1,560	2,395	1,515	3,095	3,900	5,365	3,214	2,288	4,212	2,756	3,432	35,562
Espèce de déblais......	Roc........	Roc........	Roc et argile dure.	Roc........	Roc et vase.	Roc et vate.	Vase........	Vase et argile dure.	Vase et argile dure.	Argile dure.	Argile dure.	Argile dure et vase.	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	224·5	210	238·5	229	224·5	229	234	229	229	224·5	229	238·5	2,739·5
Temps perdu, ... hrs.	66·5	65·5	60·5	112·5	50·5	69	57·5	83·5	153·5	70	110	139	1,038
Nomb. d'heur. de drag.	158	144·5	178	116·5	174	160	176·5	145·5	75·5	154·5	119	99·5	1,701·5
Vgs cub. drag. p. heure.	11	10	13	12	17	24	30	22	30	27	23	34	20

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	545 00	545 00	545 00	590 73	462 36	413 44	482 47	450 06	452 84	469 04	521 97	557 12	6,035 03
Comb., charb. et huile.	73 50	130 50	80 56	115 54	113 75	149 50	111 16	158 60	92 30	104 00	156 00	114 14	1,399 55
Eau..................	....	....	....	0 36	2 16	0 50	25 81	0 17	10 43	....	27 85	5 59	72 87
Subsistance............	113 68	118 81	127 22	60 45	150 04	147 82	76 86	130 81	195 34	142 80	138 90	165 31	1,568 04
Quaiage.............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries	184 02	....	....	287 35	0 04	51 59	197 37	36 87	133 83	214 15	194 39	55 82	1,355 43
Magasins { Généralem.	13 65	11 50	....	10 14	0 13	10 97	3 22	3 06	21 38	63 56	3 41	3 39	144 41
Réparat. { Matériaux..	....	....	2 22	1,067 39	42 66	646 08	375 45	37 77	3 01	1,016 36	4 73	44 89	3,240 56
Réparat. { Salaires....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	35 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35 00
Dépenses éventuelles...	....	68 00	191 65	3 24	....	....	164 74	55 50	....	4 54	15 00	161 56	664 23
Dépenses totales...	964 85	873 81	946 65	2,135 20	771 14	1,419 90	1,437 08	872 84	909 13	2,014 45	1,062 25	1,107 82	14,515 12

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Point Hope....................	1er janv. .	31 mars...	Nanaimo....................	362 65
Point Hope....................	1er avril..	7 juin....	Victoria....................	247 21
Point Hope....................	8 juin....	10 déc....	Rock-Bay....................	638 11
Point Hope....................	11 déc....	31 déc....	Victoria....................	36 21
				1,284 18

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Havre de Nanaïmo	1,704 29	395 23	20 58	442 82	....	....	382 77	40 78	915 13	....	9 89	187 58	4,099 07
Havre de Victoria	1,161 74	269 41	14 03	301 85	....	....	260 92	27 80	623 81	....	6 74	127 86	2,794 16
Rock-Bay	2,998 81	695 44	36 21	779 16	....	....	673 51	71 76	1,610 23	....	17 39	330 05	7,212 56
Havre de Victoria	170 19	39 47	2 05	44 21	....	....	38 23	4 07	91 39	....	0 98	18 74	409 33
Totaux	6,035 03	1,399 55	72 87	1,568 04	....	....	1,355 43	144 41	3,240 56	....	35 00	664 23	14,515 12

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèces de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Havre de Nanaïmo	1er janv.	31 mars	Roc brisé	5,785	673·0	480·5	$8·53	$0·708
Havre de Victoria	1er avril	7 juin	Vase et roc	5,130	506·0	327·5	8·53	0·544
Rock-Bay	8 juin	10 déc.	Vase et argile dure	22,671	1,403·0	845·5	8·53	0·318
Havre de Victoria	11 déc.	31 déc.	Vase	1,976	157·5	48·0	8·53	0·207
Totaux	....	....	....	35,562	2,739·5	1,701·5	8·53	0·408

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Havre de Nanaïmo	51·5	10·5	15·5	....	....	9·5	68·0	....	22·0	11·0	1·0
Havre de Victoria	87·0	1·0	....	....	....	38·0	20·5	....	22·5	2·5	....
Rock-Bay	192·0	93·0	13·0	....	37·0	28·5	31·0	....	4·0	16·0	....
Havre de Victoria	52·5	2·5	9·5	....	....	5·0	20·0	....	....	2·5	....
Totaux, heures	383·0	107·0	38·0	....	37·0	81·0	139·5	....	48·5	32·0	1·0

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Havre de Nanaïmo	....	....	....	....	3·5	192·5	Du 1er janvier 31 mars 1915.
Havre de Victoria	....	....	....	....	7·0	178·5	Du 1er au 7 juin 1915.
Rock-Bay	17·0	10·0	....	....	116·0	557·5	Du 8 juin au 10 décembre 1915.
Havre de Victoria	3·0	9·5	....	....	5·0	109·5	Du 11 au 31 décembre 1915.
Totaux, heures	20·0	19·5	....	....	131·5	1,038·0	

Remarques générales: La drague a subi des réparations générales, au Depôt *Victorla Machinery*, du 17 sept. au 4 octobre 1915 ; elle a aidé au renflouage de la drague *Mudlark*, du 8 au 16 novembre 1915. Au Depôt *Victoria Machinery*, du 13 au 0 décembre 1915, on a démonté le treu et renouvelé son gréement. En creusant un chenal pour renflouer la drague, on a jeté par-dessus bord 5,827 verges cubes de déblais, non comprises dans l quantité ci-dessus.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉROCHEUSE LOBNITZ N° 1.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
No. de coups de foret.	44,533	37,076	47,651	37,839	41,610	40,717	30,174	12,280	26,642	38,721	22,654	46,542	426,439
Nombre de forages....	3,633	3,196	3,813	2,873	3,236	3,305	2,503	947	2,035	3,031	1,636	3,890	34,098
Espèce de déblais......	3,083	1,847	2,377	2,058	2,110	1,936	1,129	682	1,188	2,289	1,007	2,723	22,428
Temps pendant lequel on aurait pu dr....hrs	450·00	406·50	479·00	449·50	448·00	448·50	405·00	324·50	375·00	433·50	456·00	480·00	5,155·50
Temps perdu.......hrs	120·00	129·00	126·50	173·75	130·00	139·25	175·50	234·00	157·75	135·00	282·00	131·25	1,934·00
Nomb. d'heures de dr..	330·00	277·50	352·50	275·75	318·00	309·25	229·50	90·50	217·25	298·50	174·00	348·75	3,221·50
Vgs cub. drag. p. heure	138·00	133·50	135·00	137·00	131·00	131·00	131·00	136·00	123·00	130·00	130·00	133·00	134·00

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,197 95	1,167 67	1,218 53	1,204 00	1,150 31	1,172 92	1,134 59	1,109 26	1,099 83	1,152 25	1,247 18	1,125 63	13,980 12
Comb., charb. et huile.	465 58	309 11	374 78	338 12	301 62	387 36	206 20	125 24	358 17	209 26	432 03	398 96	3,906 43
Eau..................	20 00	....	13 80	....	19 00	....	....	....	20 85	....	....	....	73 65
Subsistance............	215 03	308 10	281 25	104 08	328 69	253 09	249 59	311 02	302 66	318 35	319 93	329 88	3,321 67
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins.. {Machineries	3,388 82	147 62	76 65	217 92	380 09	172 08	1,398 69	102 69	19 88	155 01	50 48	60 57	6,170 50
Magasins.. {Généralem.	19 06	21 60	0 64	20 38	37 67	6 75	45 20	53 26	49 22	17 85	14 97	20 52	307 12
Réparations {Matériaux.	320 68	1,120 42	94 86	419 65	680 44	3 15	232 45	891 55	793 00	112 42	737 31	7 72	5,413 65
Réparations {Salaires...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	1 50	1 00	64 00	5 91	8 15	2 00	16 25	2 70	14 75	8 00	3 00	1 50	128 76
Dépenses totales...	5,628 62	3,075 52	2,124 51	2,310 06	2,905 97	1,997 35	3,282 97	2,595 72	2,658 36	1,973 14	2,804 90	1,944 78	33,301 90

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Havre de Victoria, C.-B.	13,980 12	3,906 43	73 65	3,321 67	....	....	6,170 50	307 12	5,413 65	....	....	128 76	33,301 90
Totaux	13,980 12	3,906 43	73 65	3,321 67	....	....	6,170 50	307 12	5,413 65	....	....	128 76	33,301 90

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Havre de Victoria, C.-B.	1er janv.	31 déc.	Roc	22,428	5,155·5	3,221·5	$10·33	$1·48
Totaux	....	....	....	22,428	5,155·5	3,221·5	10·33	1·48

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Poser les amarres.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Havre de Victoria, C.-B.	706·25	24·25	189·5	2·5	2·75	175·5	....	....	45·25	30·25	5·5
Totaux, heures	706·25	24·25	189·5	2·5	2·75	175·5	....	....	45·25	30·25	5·5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Placer les lieux de mouillage.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Havre de Victoria, C.-B.	....	185·5	226·75	20	320	1,934	Du 1er janv. au 31 déc. 1915.
Totaux, heures	....	185·5	226·75	20	320	1,934	

Remarques générales: La dérocheuse a été mise sur les chantiers de Yarrows, Ltd., pour y subir des réparations générales, du 22 juin au 4 août 1915. Au Dépôt Victoria Machinery, du 11 août au 14 septembre 1915. On a réparé le treuil principal. La dérocheuse a aidé au renflouage de la drague *Mudlark*, du 9 au 17 novembre 1915.

DÉROCHEUSE LOBNITZ N° 2, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	1,022	894	1,526	1,413	950	1,425	1,410	1,170	1,223	710	1,916	1,789	15,448
No. de coups de forets..	17,050	16,961	23,016	19,423	12,188	18,140	19,711	14,438	19,111	8,518	22,701	19,955	211,208
Nombre de forages....	1,160	1,090	1,871	1,675	1,140	1,812	2,317	1,468	1,682	876	2,314	2,147	19,552
Temps pendant lequel on aur. pu drag..hrs.	224·50	210·00	238·50	229·00	224·50	229·00	234·00	229·00	229·00	224·50	229·00	238·50	2,739·50
Temps perdu......hrs.	93·75	89·75	77·25	95·50	138·75	101·50	86·25	113·75	93·25	160·25	56·25	79·50	1,185·75
Nomb. d'heur. de drag.	130·75	120·25	161·25	133·50	85·75	127·50	147·75	115·25	135·75	64·25	172·75	159·00	1,553·75
No. de coups de f. p. hrs.	130	141	143	145	142	142	133	125	140	133	131	125	135

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	731 44	727 84	726 60	741 00	741 44	739 00	739 50	738 54	754 00	756 44	752 00	752 57	8,900 37
Comb., charb. et huile.	272 41	276 67	225 95	242 00	179 12	115 50	170 23	276 97	113 00	144 50	268 75	153 95	2,439 05
Eau....................	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	12 50	10 00	10 00	10 00	10 00	122 50
Subsistance............	208 32	194 07	208 48	198 15	252 59	193 62	209 97	202 56	219 77	215 74	207 52	215 27	2,526 06
Quaiage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	13 77	43 68	183 88	78 37	771 33	62 28	24 65	144 11	159 73	736 60	92 88	29 06	2,340 34
Magasins {Généralem..	38 70	442 82	66 40	36 20	69 45	14 70	13 50	12 45	76 05	40 57	15 20	4 00	830 04
Réparations {Matériaux.	82 99	....	72 40	4,714 41	523 42	38 14	20 43	2,298 55	4 00	4,305 50	16 10	23 88	12,099 82
Réparations {Salaires...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	5 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Dépenses éventuelles...	....	....	15 45	68 05	15 00	172 35	....	1 00	8 05	....	3 00	9 32	292 22
Dépenses totales....	1,362 63	1,695 08	1,509 16	6,088 18	2,562 35	1,345 59	1,188 28	3,686 68	1,344 60	6,209 35	1,365 45	1,198 05	29,555 40

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au				Du	Au		

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Havre de Nanaïmo, C.-B.	8,900 37	2,439 05	122 50	2,526 05	....	....	2,340 34	830 04	12,099 82	....	5 00	292 22	29,555 40
Totaux	8,900 37	2,439 05	122 50	2,526 06	....	....	2,340 34	830 04	12,099 82	....	5 00	292 22	29,555 40

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Dépenses totales.
	Du	Au						
Havre de Nanaïmo, C.-B.	1er janv.	31 déc.	Roc	15,448	2,739·5	1,553·75	$19·01	$1·91
Totaux				15,448	2,739·5	1,553·75	19·01	1·91

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Havre de Nanaïmo, C.-B.	481·25	212·75	20	2	....	81	....	....	56	114	1·5
Totaux, heures	481·25	212·75	20	2	....	81	....	....	56	114	1·5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Sondage.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Havre de Nanaïmo, C.-B.	....	....	....	18·25	199	1,185·75	1er janvier au 31 déc. 1915.
Totaux, heures	....	....	....	18·25	199	1,185·75	

Remarques générales :—La dérocheuse a été réparée aux *Marine Ways* de la C.-B., du 7 au 21 octobre 1915. Elle n'avait qu'une seule équipe.

DRAGUES AVEC APPAREILS DE FORAGE Nos 1 ET 2, PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps, par mois.

Item.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	1,120	1,157	1,097	648	700	1,021	828	1,181	932	836	822	1,146	11,488
Espèce de déblais	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc
Temps pendant lequel on aurait pu drag. .hrs	900·00	840·00	960 00	924 50	890·00	920·00	930·00	920·00	920·00	780·50	920·00	960·00	10,865
Temps perdu ....hrs	316·50	249·50	232·25	363·50	262·75	298·25	189·00	201·00	224·25	271·50	328·00	335·00	3,271·50
Nomb. d'heures de drag	583·50	590·50	727·75	561·00	627·25	621·75	741·00	719·00	695·75	509·00	592·00	625·00	7,593·50
Vgs cub. drag. p. heure.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

Détails des dépenses par mois.

Item des dépenses.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	2,393 00	2,318 86	2,229 61	2,214 49	2,212 19	2,248 48	2,222 41	2,234 36	2,383 80	2,350 67	2,257 48	2,318 00	27,383 35
Comb., charb. et huile.	364 49	239 68	540 31	416 47	529 78	337 06	430 17	406 82	440 71	305 95	312 98	376 32	4,700 74
Eau						18 00				17 50			35 50
Subsistance													
Quaiage				898 03	853 15	990 77	602 76	1,165 84	995 94	852 31	902 50	901 05	8,162 35
Pilotage													
Magasins {Machineries.	224 07	402 67	103 96	707 20	113 71	64 38	124 65	135 39	256 19	55 80	263 37	351 10	2,802 49
Magasins {Généralem.	13 25	14 95	38 00	126 28	7 40	68 14	64 55	5 93	64 55	162 66	63 08	17 31	646 10
Réparations {Matériaux	2 42	2 08	79 08	71 30		389 61	102 60		42 96	199 27	636 92	13 92	1,540 16
Réparations {Salaires													
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles	992 02	1,210 40	1,348 20		59 00			59 00	97 15				3,765 77
Dépenses totales	3,989 25	4,188 64	4,339 16	4,433 77	3,775 23	4,116 44	3,547 14	4,007 34	4,281 30	3,944 16	4,436 33	3,977 70	49,036 46

Remorqueurs employés pour ces travaux.

Remorqueur du ministère.					Remorqueur loué.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria, havre, C.-B.	27,383 35	4,700 74	35 50	....	8,162 35	....	2,802 49	646 10	1,540 16	....	....	3,765 77	49,036 46
Totaux	27,383 35	4,700 74	35 50	....	8,162 35	....	2,802 49	646 10	1,540 16	....	....	3,765 77	49,036 46

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu drag., hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Victoria, havre, C.-B.	1er janv.	31 déc.	Roc	11,488	10,865	7,593·5	$6·41	$4·25
Totaux	....	....	....	11,488	10,865	7,593·5	$6·41	$4·25

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, hrs	Pour se procurer.	
							Le remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Victoria, havre, C.-B.	258·5	115·25	279	....	55	361·5	....	....	67·5	40	....
Totaux, heures	258·5	115·25	279	....	55	361·5	....	....	67·5	40	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr					
Victoria, havre, C.-B.	114·5	33	....	....	1,947·25	3,271·5	1er janv. 1915 au 31 déc. 1915.
Totaux, heures	114·5	33	....	....	1,947·25	3,271·5	

Remarques générales : Du 7 au 13 octobre 1915, on a nettoyé et peinturé l'appareil de forage N° 1.—Du 28 mai au 2 juin 1915, on a réparé l'appareil de forage N° 2. Du 25 au 30 octobre 1915, on a nettoyé et peinturé l'appareil de forage N° 2. Le temps considérable perdu pour causes diverses doit être attribué au nettoyage des trous, à l'aiguisage des perceuses, au chargement, etc.

DRAGAGE A L'ENTREPRISE, 1915-16.

Beacon-Bar, Port de Saint-Jean, N.-B.—Contrat n° 7304, prolongé avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Dragues *Cynthia* et *St. John.* Quantité enlevée: 108,344·5 verges cubes, mesurées sur les chalands, à 34 cents par verge cube. Classe B, argile, sable et gravier.

Montant certifié pour paiement: $36,837.13; inspection, $3,712.66; dépense totale: $40,549.70.

Ouvrage commencé le 1er avril; complété le 10 mai 1915.

But des travaux: Compléter les améliorations du port, et creuser un havre de refuge et des bassins d'amarrage le long des quais.

Remarque.—Déduction de $43,840.46 sur le décompte progressif final pour du dragage fait au-dessous du niveau requis.

Bathurst, N.-B.—Contrat n° 10158, avec la *Northern Dredging & Construction Co.* Dragues *Hayward, Invader* et *Gray Loggie.*

Quantité enlevée: 361,575 verges cubes, mesurées sur place, à 30 cents par verge cube. Classe B, sable, vase et gravier.

Montant certifié pour paiement: $117,105.07; inspection, $3,894.80; dépense totale, $120,999.87.

Ouvrage commencé le 15 mai; suspendu pour la saison le 11 décembre 1915.

But des travaux: Draguer un chenal d'entrée au havre intérieur, de 200 pieds de largeur jusqu'à 17 pieds de profondeur à l'eau basse.

Beauport, P.Q. (chenal conduisant au quai).—Contrat n° 10231, prolongé avec la *W. J. Poupore Co.* Drague *Duke of York.*

Quantité enlevée: 25,983 verges cubes, mesurées sur place, à 30 cents par verge cube. Classe B, vase, sable et cailloux.

Montant certifié pour paiement: $7,794.90; inspection, $775.65; dépense totale, $8,570.55.

Ouvrage commencé le 11 mai; complété le 21 octobre 1915.

But des travaux: Draguer un bassin à l'embouchure de la rivière jusqu'à 4 pieds de profondeur à l'eau basse.

Bruce-Mines, Ont.—Contrat n° 10443 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague n° 3. Quantité enlevée: 45,037 verges cubes, mesurées sur place, à 15½ cents par verge cube. Classe B, vase et argile.

Montant certifié pour paiement: $6,980.74; inspection, $650.20; dépense totale, $7,030.94.

Ouvrage commencé le 10 mai; complété le 10 juin 1915.

But des travaux: Draguer un chenal de 2,400 pieds par 150 pieds jusqu'à 16 pieds de profondeur.

Bouctouche, N.-B.—Contrat n° 10,806, avec Félix Marchand. Drague *Excavator.*

Quantitée enlevée: 15,115·5 verges cubes, mesurées sur les chalands, à 36 cents par verge cube. Classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $5,401.17; inspection, $327.26; dépense totale, $5,728.43.

Ouvrage commencé le 13 juillet, complété le 24 novembre 1915.

But des travaux: Maintenir, au moyen de dragage réitéré, un chenal de 40 pieds de largeur dans le canal, de 1,100 pieds de longueur, creusé dans la plage de Bouctouche,

et par cette route raccourcir de 14 milles la distance entre le havre de Bouctouche et les bancs de pêche, et fournir aussi un havre de refuge aux vaisseaux des pêcheurs.

Bath, Ont.—Marché conclu avec *R. Weddell and Co.* Drague *Togo.*

Quantité enlevée: 9.506 verges cubes, mesurées sur place, à 35 cents par verge. Classe B, vase, gravier et roc.

Montant certifié pour paiement: $3,327.10; inspection, $100.49; dépense totale, $3,427.59.

Ouvrage commencé le 14 juillet, complété le 9 août 1915.

But des travaux: Creuser un bassin dans lequel les vaisseaux peuvent s'ancrer pendant qu'ils prennent leur cargaison de poissons et des produits de la ferme.

Bonzards, Ont.—Marché conclu avec la *R. Weddell Co.* Drague *Togo.*

Quantité enlevée: 2,566 verges cubes, mesurées sur place, à 28 cents par verge cube. Classe B, vase, scories et pierre.

Montant certifié pour paiement: $718.48; inspection, $22.96; dépense totale, $741.44.

Ouvrage commencé le 16 août, complété le 21 août 1915.

But des travaux: Faciliter le trafic en procurant aux vaisseaux une profondeur de 10 pieds d'eau.

Belleville, Ont.—Contrat 49 avec la *Rendolph McDonald Co.* Drague *N° 10.*

Quantité enlevée: 19,132 verges cubes, mesurées sur place, à 25 cents par verge cube. Classe B, vase, gravier et bran de scie.

Montant certifié pour paiement: $4,783; inspection, $114; dépense totale, $4,897.

Ouvrage commencé le 13 septembre, complété le 20 octobre 1915.

But des travaux: Améliorer l'accès au nouveau quai du gouvernement.

Charlottetown (cale de halage, Port-Sud) I. P.-E.—Contrat n° 10015 avec V. T. Bartram. Drague *E. Hale N° 1.*

But des travaux: Améliorer l'accès au nouveau quai du gouvernement.

Quantité enlevée: 42,217·4 verges cubes, mesurées sur place, à 28 cents par verge cube. Classe B, vase et sable (851·4 verges cubes étaient des déblais jetés par dessus bord, à 18⅜ cents).

Montant certifié pour paiement: $12,120.19; inspection, $313.57; dépense totale, $12,433.76.

Ouvrage commencé le 20 avril, suspendu pour la saison, le 31 juillet 1915.

But des travaux: Compléter le dragage d'un bassin d'entrée et d'une cale de halage, dont les 520 pieds extérieurs auront 200 pieds de largeur et l'extrémité intérieure aura environ 400 pieds de largeur jusqu'à 25½ pieds de profondeur.

Charlottetown (Rocky Point), I. P.-E.—Contract n° 10730, avec V. T. Bartram. Drague *E. Hale N° 1.*

Quantité enlevée: 60,432·7 verges cubes, mesurées sur les chalands, à 16·95 cents par cerge cube. Classe B, vase et argile (dont 821·8 verges cubes de déblais jetés par dessus bord, à 11·3 cents par verge.)

Montant certifié pour paiement: $10,084.65; inspection, $634.35; dépense totale, $10.719.

Ouvrage commencé le 2 août, complété le 2 décembre 1915.

But des travaux: Draguer un chenal depuis l'eau profonde dans la rivière Ouest jusqu'à la tête du quai de la traverse; draguer aussi un bassin au quai de la traverse et des bassins d'amarrage, de 200 pieds par 60 pieds sur les côtés des quais de direction du courant.

Chipman, N.-B.—Marché conclu avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 9,933·8 verges cubes. mesurées sur les chalands, à 27½ cents par verge cube. Classe B, sable, vase, roches et écorce de bois.

Montant certifiée pour paiement: $2,731.79; inspection, $42; dépense totale $2,773.70.

Ouvrage commencé le 24 juin, complété le 8 juillet 1915.

But des travaux: Dragage des déblais éboulés dans le bassin et le chenal conduisant au bassin du quai, afin de faciliter comme auparavant l'arrivée ou le départ des bateaux du quai.

Cobourg, Ont.—Marché conclu avec la *R. Weddell Co.* Drague *Togo.*

Quantité enlevée: 12,388 verges cubes, mesurées sur place, à 20 cents par verge cube. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement: $2,731.79; inspection, $42; dépense totale, $2,773.79.

Ouvrage commencé le 13 octobre, suspendu pour la saison le 24 novembre 1915.

But des travaux: Améliorer la navigation dans le havre de Cobourg.

Dartmouth, N.-E.—Marché conclu avec la *Nova Scotia Dredging Co.*

Montant certifié pour paiement: $29.70 pour payer la retenue de 1914.

Douglas-Harbour, N.-B.—Marché conclu avec la *St. John River Dredging and Construction Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 5,288 verges cubes, mesurées sur place, à 35 cents par verge cube. Classe B, sable, vase et argile.

Montant certifié pour paiement: $1,850.80; inspection, $21, dépense totale, $1,871.80.

Ouvrage commencé le 3 juin, complété le 10 juin 1915.

But des travaux: Le creusage d'un bassin au quai du gouvernement.

Douglastown, N.-B.—Marché conclu avec F. A. Fowlie. *Drague Fowlie.*

Quantité enlevée: 8,501 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 35 cents par verge cube. Classe B, vase et argile.

Montant certifié pour paiement: $2,975.35; inspection, $116; dépense totale, $3,091.35.

Ouvrage commencé le 13 juillet, complété le 26 août 1915.

But des travaux: Creuser un bassin d'amarrage en avant du quai de la *Miramichi Lumber Co.*

Deer-Island, Honey-Harbour, Ont.—Contrat 44, avec Morgan et Toole, Drague *Drillboat.*

Quantité enlevée: 486 verges cubes, mesurées sur place, à $6.25 par verge cube. Classe A, roc.

Montant certifié pour paiement: $3,037.50.

Ouvrage commencé le 11 août, complété le 31 octobre 1915.

Duff's-Channel, Honey-Harbour, Ont.—Contrat 44, avec la *Penetang Dredging Co.*

Quantité enlevée: 1,043 verges cubes, mesurées sur place, à 70 cents par verge cube. Classes B et A, argile, sable et pierre.

Montant certifié pour paiement: $730.10; inspection, $42.50; dépense totale, $772.60.

Ouvrage commencé le 2 septembre, complété le 12 septembre 1915.

Foul-Ground, N.-B. (havre de Saint-Jean).—Contrat n° 9426 complété, avec la *Maritime Dredging and Construction Co.*

Enlèvement de cailloux, $706; montant certifié pour paiement de la balance du décompte final, $41.74; dépense totale, $747.74.

Ouvrage commencé le 28 juillet, complété le 6 octobre 1915.

False-Creek, C.-B.—2-47.—Contrat n° 9493 avec la *Pacific Dredging Co.* Dragues *Robson N° 1* et *Puget Sound.*

Quantité enlevée: 1,390,170 verges cubes, mesurées sur place, à 21 cents par verge cube, classe B. Montant certifié pour paiement: $291,935.70; inspection, $10,707.22; dépense totale, $302,642.92.

Ouvrage commencé le 1er avril 1915, suspendu pour la saison le 31 mars 1916.
But des travaux: creuser un chenal de 300 pieds de largeur, à partir de l'eau profonde dans le havre jusqu'à la rue Columbia, et un bassin de virage en haut du pont Connaught jusqu'à une profondeur de 20 pieds.

Fort-William, Ont.—16.—Contrat n° 7339 avec la *Great Lake Dredging Co.* Dragues *N° 5, N° 8, N° 6, Dominion* et *Frank.*

Quantité enlevée: 1,701,744 verges cubes, mesurées sur les chalands, à 10¼ cents et 22½ cents par verge cube. Classe B, sable, argile et tuf.

Montant certifié pour paiement, $266,009.01, y compris le remorquage extra; inspection, $4,791.25; dépense totale, $270,800.26.

Ouvrage commencé le 10 mai 1915; suspendu pour la saison le 25 novembre 1915.

But des travaux: élargir les rivières Kaministiquia et Mission.

Fort-William, rivière Kaministiquia, Ont.—17.—Contrat n° 10831 avec la *Great Lakes Dredging Company.* Dragues *N° 8, N° 6, Dominion* et *Frank.*

Quantité enlevée: 635,198·3 verges cubes, mesurées sur place, à 25 cents par verge cube. Classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $158,799.58; inspection, toute l'inspection des entreprises sous le contrat n° 7339 à Fort-William; dépense totale, $158,799.58.

Ouvrage commencé le 5 juin, complété le 11 octobre 1915.

But des travaux: élargir l'entrée de la rivière Kaministiquia.

Fort-William, Ont.—18.—Contrat n° 7170, avec la *Great Lakes Dredging Company.* Dragues *Frank, N° 6* et *Dominion.*

Quantité enlevée: 342,051 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 16 cents par verge. Classe B (y compris 21·44 verges cubes de roc classe A, à $2.85), sable, argile, tuf et roche.

Montant certifié pour paiement, $56,407.03; inspection comprise avec celle du contrat n° 7339; dépense totale, $56,407.03.

Ouvrage commencé le 26 juillet, suspendu pour la saison le 4 décembre 1915.

But des travaux: creusage du bassin n° 2 du G.-T. jusqu'à une profondeur de 25 pieds.

Freddy, chenal, Ont.—Marché conclu avec la *Penetanguishene Dredging Company.* Drague *Hackett.*

Quantité enlevée: 2,900 verges cubes, mesurées sur place, à 40 cents par verge. Classe B, tuf, vase et sable.

Montant certifié pour paiement: $1,160; inspection, $78; dépense totale, $1,238.

Ouvrage commencé le 14 septembre, suspendu pour la saison le 8 octobre 1915.

But des travaux: creuser à travers la batture un passage de 20 à 40 pieds de largeur minimum par 10 pieds de profondeur pour les vaisseaux qui naviguent dans le chenal Freddy.

Goderich, Ont.—Contrat n° 10179 prolongé, avec Jennings et Ross. Dragues *Goderich* et *Menesetung.*

Quantité enlevée: 50,268 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 16 cents par verge cube. Classe B, argile, vase, sable, gravier et tuf.

Montant certifié pour paiement: $8,042.88; inspection, $558.94; dépense totale, $8,601.82.

Ouvrage commencé le 6 mai, complété le 28 août 1915.

But des travaux: achèvement du creusage de l'entrée du havre jusqu'à une profondeur de 22 pieds.

Grimross, canal, N.-B.—Marché conclu avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 4,946·6 verges cubes, mesurées sur place, à 21½ cents. Classe B, argile.

Montant certifié pour paiement: $1,063.52; inspection, $28.28; dépense totale, $1,091.80.

Ouvrage commencé le 9 juin, complété le 16 juin 1915.

But des travaux: compléter la profondeur du canal jusqu'à 11 pieds à l'eau basse, par une largeur minimum de 150 pieds, en enlevant les battures sur les deux côtés de la tranchée draguée.

Grand-Lake, N.-B.—Contrat n° 10889 avec L. W. Nickerson. Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 53,649·9 verges cubes, mesurées sur place, à 14½ cents par verge cube. Classe B, vase, argile et bran de scie.

Montant certifié pour paiement: $7,785.72; inspection, $195.51; dépense totale, $7,981.23.

Ouvrage commencé le 6 septembre, suspendu pour la saison le 17 novembre 1915.

But des travaux: draguer un chenal à l'entrée de Grand-Lake.

Honey Harbour.—Voir Deer Island et chenal Duff.

Kincardine, Ont.—34.—Marché conclu avec la *Marlton Dredging Co.* Drague *Menesetung.*

Quantité enlevée: 6,511 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 35 cents par verge. Classe B, gravier, sable et alluvion.

Montant certifié pour paiement: $2,278.85; inspection, $23.49; dépense totale, $2,302.34.

Ouvrage commencé le 25 juin, complété le 1er juillet 1915.

But des travaux: dragage d'une batture dans le chenal entre les jetées, et l'enlèvement d'une partie de la batture dans le bassin du havre intérieur.

Kingston (baie Anglin) Ont.—28.—Marché conclu avec la *Thunder Bay Construction Co.* Drague *N° 5.*

Quantité enlevée: 13,736 verges cubes, mesurées sur place, à 21½ cents par verge. Classe B, vase.

Montant certifié pour paiement: $2,953.24; dépense totale, $2,953.24.

Ouvrage commencé le 21 juillet, complété le 16 octobre 1915.

But des travaux: améliorer la navigation pour arriver à certains quais dans la baie Anglin.

Little Current, Ont. (Goat Island)—13.—Contrat n° 9583, prolongé avec la *Soo Dredging & Construction Co.* Drague *Excelsior.*

Quantité enlevée: 22,707·2 verges cubes, mesurées sur place, à $2.90 par verge. Classe A. 30 B; 20,807·2 verges cubes de roc. Classe A: 1,810 verges cubes. Classe B, argile, gravier et tuf.

Montant certifié pour paiement: $61,144.88; inspection, $2,995.07; dépense totale, $64,139.95.

Ouvrage commencé le 24 mai, completé le 3 septembre 1915.

But des travaux: Creuser jusqu'à une profondeur minimum de 21 pieds, à l'eau basse, le long du devant des quais construits et projetés par l'*Algoma Eastern Railway Co.* à Goat Island, élargissant ainsi le chenal actuel et permettant aux vaisseaux d'accoster facilement à ces quais.

Little Detroit, Ont.—12—Contrat n° 10531, avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co.* Drague *Kingsford.*

Quantité enlevée: 2,500 verges cubes, mesurées sur place, à $3 par verge. Classe A, roc.

Montant certifié pour paiement: $7,500; inspection, $794.16; dépense totale, $8,294.16.

Ouvrage commencé le 20 octobre, suspendu pour la saison, le 30 novembre 1915.

But des travaux: Elargir un chenal de 100 pieds dans le chenal nord du lac Huron.

Little Grassy, Rivière, Ont.—34—Marché conclu avec la *Rainy River Dredging Co.* Drague *Moose.*

Quantité enlevée: 9,858 verges cubes, mesurées sur place, à 45 cents par verge cube. Classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $4,436.10; inspection, $119.50; dépense totale, $4,555.60.

Ouvrage commencé le 30 juin, complété le 10 juillet 1915.

But des travaux: Draguer un chenal à travers les barres qui obstruent l'entrée de la rivière.

Lower Derby, N.-B., Rivière Miramichi Sud-ouest.—39—Contrat n° 10767, avec Peter England. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 17,492·8 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 36 cents par verge cube. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement: $6,297.41; inspection, $207.25; dépense totale, $6,504.66.

Ouvrage commencé le 5 juillet, complété le 10 novembre 1915.

But des travaux: Creuser un chenal à travers les battures dans la rivière Miramichi sud-ouest.

Lower St. Louis, N.-B.—46—Travaux exécutés à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district Stead.

Montant certifié pour paiement: $995.08. But des travaux: Compléter le chenal à travers la lagune St. Louis.

Little Black River, N.-B.—61—Marché conclu avec W. B. Macdonald, Drague, *Fowlie.*

Quantité enlevée: 2,956·1 verges cubes, mesurées sur place, à 30 cents par verge. Classe B, déblais jetés par-dessus bord, vase et déchets de bois.

Montant certifié pour paiement: $886.83; inspection, $49.37; dépense totale, $936.20.

Ouvrage commencé le 26 octobre, complété le 15 novembre 1915.

But des travaux: Creuser un chenal de 20 et 30 pieds de largeur et un bassin de 50 pieds carrés au quai, le tout avec une profondeur de 2 pieds à l'eau basse.

Maquapit et French, Lacs, N.-B.—Contrat 10182, avec la *New Brunswick Construction Co.* Dragues, *Tantawanta* et *New-Brunswick n° 1.*

Quantité enlevée: 55,140·6 verges cubes, mesurées sur place, à 20 cents par verge. Classe B, vase, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $9,013.58; inspection, $202.19; dépense totale, $9,215.77.

Ouvrage commencé le 26 avril, complété le 13 septembre.

But des travaux: Draguer un chenal de 2,640 pieds par 75 pieds, depuis Grand Lake au lac Maquapit.

Midland, Ont.—Marché conclu avec la *Canadian Dredging Co.*

Quantité enlevée: 2,800 verges cubes, mesurées sur place, à 25 cents par verge. Classe B, déchets de moulins et glaise.

Montant certifié pour paiement: $700; dépense totale, $700.

Ouvrage commencé le 25 mai, complété le 31 mai 1915.

But des travaux: Creuser jusqu'à une profondeur de 21 pieds en avant du nouveau quai à charbon en construction sur la propriété Playfair.

McLure, Baie, N.-B.—Marché conclu avec la *New-Brunswick Construction Co.* Drague, *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 5,156·4 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 27½ cents par verge. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement: $1,418.01; inspection, $52.28; dépense totale, $1,470.29.

Ouvrage commencé le 29 juin, complété le 21 juillet 1915.

But des travaux: Nettoyer le chenal dans la rivière Salmon à travers la batture sur une longueur d'environ 1,700 pieds pour donner un passage libre aux vaisseaux tirant 9 pieds d'eau.

Nicomen, C.-B., Barre MacDonald.—Marché conclu avec Moore & Pethick.

Quantité enlevée: 206,917 verges cubes, mesurées sur place, à 15 cents par verge. Classe B.

Montant certifié pour paiement: $31,037.55. Ouvrage commencé le 30 avril 1915, suspendu pour la saison le 11 mars 1916.

But des travaux: Améliorer la rivière Fraser à Nicomen conformément aux instructions de l'ingénieur en chef.

Owen Sound, Ont.—Marché conclu avec John E. Russell. Drague *N° 10.*

Quantité enlevée: 3,435 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 30 cents par verge. Classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $1,630.50; inspection, $44.50; dépense totale, $1,675.

Ouvrage commencé le 5 octobre, complété le 13 octobre 1915.

But des travaux: Faire les améliorations désirées au quai de l'*Union Cement Co.* pour permettre aux bateaux chargés de charbon d'accoster avec une cargaison complète.

Picnic-Island, Ont.—7—Contrat n° 7816 continué avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co.* Drague *Kingsford.*

Quantité enlevée: 16,692 verges cubes, mesurées dans les chalands, à $1.70 par verge. Classe A, roc.

Montant certifié pour paiement: $28,376.40; inspection, $3,317.83; dépense totale, $31,694.23.

Ouvrage commencé le 10 mai, suspendu pour la saison le 10 août 1915.

But des travaux: Compléter l'amélioration du chenal de 300 par 500 pieds de longueur à travers cinq battures jusqu'à une profondeur de 22 pieds.

Port-Hope, Ont.—15.—Contrat n° 10447 avec la *Canadian Dredging Co.* Drague *Randolph MacDonald n° 10.*

Quantité enlevée: 17,982 verges cubes, mesurées sur place, à 24 cents par verge. Classe B, sable, roche et vase.

Montant certifié pour paiement: $4,315.68; inspection, $245.53; dépense totale, $4,561.21.

Ouvrage commencé le 5 juin, complété le 5 août 1915.

But des travaux: Draguer un chenal entre les jetées jusqu'à 18 pieds de profondeur, et améliorer le chenal ouest pour arriver au quai à charbon.

Port-Arthur, Ont.—21.—Contrat 9490 prolongé avec W. E. Phin. Drague *Kennequhair.* Quantité enlevée: 611,729 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 13 cents par verge. Classe B, salle et argile.

Montant certifié pour paiement: $79,700.27; inspection, $760; dépense totale, $80,460.27.

Ouvrage commencé le 8 mai, suspendu pour la saison le 8 décembre 1915.

But des travaux: Continuer le dragage dans le port jusqu'à une profondeur de 25 pieds.

Port-Elgin, Ont.—40.—Marché conclu avec la *Marlton Dredging Co.* Drague *Menesetung.*

Quantité enlevée: 6,937·5 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 38 cents par verge. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement: $2,636.25; inspection, $47.42; dépense totale, $2,683.67.

Ouvrage commencé le 3 juillet, complété le 14 juillet 1915.

But des travaux: Draguer jusqu'à 14 pieds de profondeur à l'eau basse à travers. un banc de sable empêchant les vaisseaux d'arriver au quai du gouvernement.

Penetanguishene, Ont.—58.—Marché conclu avec la *Penetang Dredging Co.* Drague *Hackett.*

Quantitée enlevée: 17,300 verges cubes, mesurées sur place, à 24 cents par verge. Classe B, argile.

Montant certifié pour paiement: $4,152; inspection, $404.60; dépense totale, $4,556.60.

Ouvrage commencé le 13 octobre, complété le 9 décembre 1915.

But des travaux: Creuser un bassin de virage de 500 pieds de largeur par 20 pieds de profondeur, à l'Esplanade.

Rivière Saint-Maurice, Qué.—Contart 10668, avec F. C. Burns. Drague *Capital.*

Quantité enlevée: 10,222 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 19½ cents par verge. Classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement: $1,993.29; inspection, $204.50; dépense totale, $2,197.79.

Ouvrage commencé le 6 mai, complété le 31 mai 1915.

But des travaux: Creuser un chenal et un bassin.

Rexton, N.-B.—3.—Travaux exécutés à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district Stead.

Montant certifié pour paiement: $634.49.

Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 9065 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *N° 3* et *Derrick.*

Quantité enlevée: Classe A 655; classe B, 308 verges cubes, mesurées sur place. Classe A à $3.47. Classe B à 92 cents par verge.

Montant certifié pour paiement: $2,256.21; inspection, $224.39; dépense totale, $2,480.60.

Ouvrage commencé le 16 avril, complété le 20 avril 1915.

Sault Sainte-Marie, Ont.—(Chenal principal et cale de halage du A.C.) Contrat n° 8960 avec le *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *N° 3* et *Derrick.*

Quantité enlevée: 1,080, classe A; 447, classe B, verges cubes, mesurées sur place, à $3.47 par verge. Classe A; 92 par verge cube, classe B, roc, alluvion, vase et cailloux.

Montant certifié pour paiement: $4,933.38; inspection et arpentages, $5,115.77; dépense totale, $10,049.15.

Ouvrage commencé le 16 avril, complété le 20 novembre 1915.

But des travaux: Achèvement des travaux commencés sous contrat en 1912.

Sault Sainte-Marie, Ont.—37.—(Cale de la compagnie du papier). Marché conclu avec l'*Algoma Dredging Co.* Drague *Continental* et *Derrick.*

Quantité enlevée: 79 verges cubes, classe A, mesurées sur place, à $3.50 par verge cube; 8,636 verges cubes, classe B, mesurées sur place, à 48½ cents par verge cube, sable, cailloux et roc.

Montant certifié pour paiement: $4,464.96; inspection, $619.75; dépense totale, $5,084.71.

Ouvrage commencé le 28 juin, complété le 20 octobre 1915.

But des travaux: Creuser un bassin au quai de la *Lake Superior Paper Co.*

Sault Sainte-Marie, Ont.—15.—(Quai de l'*Imperial Oil Co.*, cale Downey et cale du traversier). Sous contrat avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Location de la drague *Derrick* à raison de $75 par jour.

Montant certifié pour paiement: $1,117 et $300.

Ouvrage commencé le 1er août, complété le 14 octobre 1915.

But des travaux: Enlèvement de cailloux en avant du quai de l'*Imperial Oil Co.*

Saint-Jean, port de, N.-B.—Voir Beacon Bar et Sand-Point.

Smith's Cove, N.-E.—8.—Travaux exécutés à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district Bernasconi.

Montant certifié pour paiement: $647.61.

Shanty Bay, Ont.—Sous contrat avec *Convoy Bros.* Drague *Little Lake.*

Quantité enlevée: 1,645·7 verges cubes, mesurées sur place, à 50 cents par verge. Classe B, argile, gravier et cailloux.

Montant certifié pour paiement: $882.85; inspection, $41.40; dépense totale, $864.25.

Ouvrage commencé le 7 mai, complété le 25 mai 1915.

But des travaux: Draguer un bassin sur les côtés ouest et est du quai jusqu'à 8½ pieds de profondeur.

Sand Point, Saint-Jean, N.-B., Bassins 4, 5, 7 et 14—36.—Sous-contrat avec J. A. Gregory. Drague *J. A. Gregory.*

Quantité enlevée: 8,780·5 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 50 cents par verge. Classe B, vase.

Montant certifié pour paiement: $4,390.25; inspection, $427.10; dépense totale, $4,817.35.

Ouvrage commencé le 6 octobre, complété le 10 décembre 1915.

But des travaux: Nettoyer l'extrémité supérieure de Sand-Point.

Trenton, Ont.—Sous-contrat avec *R. Weddell Co.* Nettoyer les chenaux des vaisseaux.

Montant certifié pour paiement: Nettoyage du chenal, $700; au quai Godard, $300; au quai Gill et Fortune, $1,440; quai à l'entrepôt frigorifique, $520; total, $3,050.

The Range, N.-B.—3.—Sous-contrat avec la *St. John River Dredging and Construction Co.*—Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 1,200·4 verges cubes, mesurées sur place, à 40 cents par verge cube. Classe B, argile et roche.

Montant certifié pour paiement: $480.6; inspection, $18; dépense totale, $498.16.

Ouvrage commencé le 22 juin, complété le 25 juin 1915.

But des travaux: Draguer un chenal et une lisière le long du rivage à l'est du quai du département pour permettre aux chalands de prendre leur chargement au moulin même, et pour faciliter le flottage et la manutention des billots en avant du moulin.

Toronto, Ont. (Passe de l'Est)—42.—Contrat n° 10731, avec *R. Weddell and Co.* Dragues *IXL* et *Togo.*

Quantité enlevée: 122,350 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 11 cents par verge. Classe B, sable et vase.

Montant certifié pour paiement: $13,458.50; inspection, $590.90; dépense totale, $14,049.40.

Ouvrage commencé le 15 juillet, suspendu pour la saison le 9 novembre 1915.

But des travaux: Draguer le chenal d'entrée et un chenal entre les jetées.

Upper Jemseg, N.-B.—3.—Sous-contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 5,761·8 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 30 cents par verge cube. Classe B, argile, vase et gravier.

Montant certifié pour paiement: $1,728.54; inspection, $24; dépense totale, $1,752.54.

Ouvrage commencé le 11 juin; complété le 17 juin 1915.

But des travaux: Creuser un bassin en avant des quais du gouvernement et draguer en haut et en bas des quais pour permettre aux vaisseaux d'y accoster facilement à l'eau basse comme à l'eau haute.

Windsor, N.-E.—30.—Sous-contrat avec W. W. Shaw. Dragage à la main.

Quantité enlevée: 3,838·5, verges cubes, mesurées sur place, à 54 cents par verge cube. Classe B, vase.

Montant certifié pour paiement: $2,085.29; inspection, $202.62; dépense totale, $2,287.91.

Ouvrage commencé le 26 mai; complété le 12 août 1915.

But des travaux: Draguer la vase en avant du quai du gouvernement.

Yarmouth, N.-E. (quai Gateway Fish Co.).—Sous-contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 14,907 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 30 cents par verge cube. Classe B, vase, 4,000 verges à 35 cents; 10,907 verges cubes de déblais jetés par dessus bord, à 30 cents.

Montant certifié pour paiement: $4,821.17; inspection, $294.60; dépense totale, $5,115.77.

Ouvrage commencé le 2 juillet, complété le 1er septembre 1915.

But des travaux: Draguer un bassin, avec ses approches, entre les quais de la *Gateway Fish Co.* et de H. Amiro.

Yarmouth-Bar, N.E.—Sous-contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co.*—Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 16,002·2 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 30 cents par verge cube. Classe B, vase et sable.

Montant certifié pour paiement: $4,800.66; inspection, $123.55; dépense totale, $4,923.21.

Ouvrage commencé le 14 juillet, complété le 17 août 1915.

Sydenham, rivière, Ont.—Travaux à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district, $300.

Lower St. Louis, N.-B.—Travaux à la journée, surveillés par l'ingénieur de district Stead, $995.08.

Boneshaw.—Travaux à la journée surveillés par l'ingénieur de district Hyndman, $167.50.

Saint-Charles ou rivière Aldouane, N.-B.—Travaux à la journée surveillés par l'ingénieur de district Stead, $1,619.99.

Shediac-Bay, N.-B.—Sour la surveillance de l'ingénieur de district Stead, travail à la journée, $992.73.

Saint-Eloi, P.Q.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Tremblay, travaux à la journée, $1,009.42.

Rivière Saint-Jean et tributaires, N.-B.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Scammell, travaux à la journée, $1,883.

Cocagne, N.-B.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Stead, travaux à la journée, $1,153.10.

Rivière Bois-Blanc, P.Q.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Tourigny, travaux à la journée, $2,236.62.

Hamilton, Ont.—Marché conclu avec D. G. Stewart. Enlèvement de vieux pilotis et caissons, au pied de la rue Hewson. Montant payé: $700.

Ile Verte, P.Q.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Tremblay, travaux à la journée, $991.95.

Stone-River, C.-B.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Worsfold, travail à la journée, $2,286.04.

Grand-Ruisseau, P.Q.—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Bertrand, travail à la journée, $24.40.

Mossy-River, Man. (Winnipegosis).—Sous la surveillance de l'ingénieur de district Stevens, travail à la journée, $613.27.

MATÉRIEL DE DRAGAGE SOUS LE CONTROLE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1916.

DRAGUES À GODETS ET ÉCHELLE DU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage	Coque. Tirant d'eau chargé.	Machines principales. Type.	Machines principales. Dimensions.	Machines principales. Constructeur.	Machines à propulsion. Nombre.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimensions.
						$	$		' "	' "	' "	' "						
P.W.D. No. 1...	134,184	G. 1605	1905	Sorel, Qué	Dept.Trav.Pub.	612,784	600,000	Acier.	245	42 0	11 0 F 15 0 A	17 0	Triple détente..	14", 22", & 36" x 22"	Polson Iron Works.	2	Triple détente	14", 22" & 36" x 22".
P.W.D. No. 2...	71,716	R 290	1875	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Co., Ltée.	100,000	30,000	Fer. .	182	32 0	8 0 F 9 6 A	15 0	Marine..........	28" x 21"...	Wm. Simons & Co., Ltée.	1	Marine........	28" x 21".
P.W.D. No. 7...	130,249	G232·01 N 46·69	1872	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Co., Ltée.	110,000	60,000	Fer. .	132	20 0	7 6	....	Verticale, basse pression.	22" x 21"..	Wm. Simons & Co., Ltée.	2	De long en long condensation.	22" x 24".
P.W.D. No. 306	129,529	G747·66 R434·75	1910	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Co., Ltée.	210,000	200,000	Acier.	210	36 6	11 0	....	De long en long composée.	18" & 36" x 24".	Wm. Simons & Co., Ltée.	2	De long en long composée.	18" 36" x 24".

Nom.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Profondeur pend. l'ouvr. Maximum.	Profondeur pend. l'ouvr. Minimum.	Longueur de l'échelle.	Godets. Nombre.	Godets. Capacité.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité de chaque.	Câbles pour les ancres. Nombre.	Câbles pour les ancres. Dimension.	Machines pour les câbles des ancres. Dimension.	Machines pour les câbles des ancres. Type.	Condenseur. Dimension.	Condenseur. Type.	Nombre de l'équipage.	Capacité moyenne.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Alluvion.	Sable.	Gravier.	Argile et alluvion.	Sable et gravier.	Cailloux.
			' "	' "					'	"	' "				Vgs. cub								Vgs cub							
P.W.D. No. 1...	2	Cylindrique	13 0	11 6	....	4 tonnes	130 tonnes	Charb. mou	52	14	108 0	39	1 u.c.	2	500	6	1⅝" & 1¼"	2-10" x 20"	Double.	3' 0" x 8' 5"	Surface.	27	7000	1000	1000	....	1000	1000	[1]400	80
P.W.D. No. 2...	1	Scotch Marine.	14 7	10 0	....	4 tonnes	54 tonnes	Charbon de Sydney.	28	11½	65 0	32	¼ c.y.	..	....	2	1¹/₆.....	7"x12".	Double.	3'0"x6' 0"	Surface.	17	1200	100	150	200	200	130	200	..
P.W.D. No. 7...	1	Scotch......	10 0	9 0	....	3 tonnes	70 tonnes	Charb. mou	20	8	50 0	25	4 c.ft.	1	90	12	⅞", ¾", ⅝"	2-7" x 10"	Double.	[3]604 tubes	Surface.	16	1200	200	200	100	200	200	100	..
P.W.D. No. 306	[2]1	Scotch Marine....	12 9	12 6	....	16 brls.	200 brls...	Huile brute.	50	15	130 0	46	15c.ft.	..	....	6	1½", 1⅜", 1¼", 1⅛"	10x12" 10x10"	Simple.	8' 0"..	Surface.	24	3000	....	150	300	300	100	[4]200	..

[1] Y compris les cailloux. [2] Et machine "donkey". [3] 1¾" tubes 6' 0" de longueur. [4] Y compris les cailloux.

DRAGUES HYDRAULIQUES DU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Coque. Tirant d'eau chargée.	Machines à pomper. Type.	Machines à pomper. Dimensions.	Machines à pomper. Chevaux-vapeur.
						$	$		' "	' "	' "	' "			
P.W.D. No. 3..	130,642	G. 469 / R. 319	1900	Rotterdam.........	Lohnis & Cie.......	45,000	45,000	Acier..........	162 0	29 9	10 0	13 0	Triple détente..	11¹/₁₆", 16⁷/₃₂", 27¹/₁₆" x 18".	300
P.W.D. No. 5..	134	G. 795	1906	Toronto............	Polson Iron Works..	183,770	183,000	"	131 0	52 0	6 6	....	Triple détente..	14", 22 x 36" x 22"....	....
P.W.D. No. 12.	133,759	434·84	1913	St-Jean, N.-B......	Phoenix Foundry & Mach. Co.	82,500	82,500	"	110 0	32 0	3 10	....	Triple détente..	8½", 13½" & 22" x 16"..	200
P.W.D. No. 201	....	G.442.49	1906	Selkirk, Man........	Polson Iron Works..	30,000	18,000	Bois..........	130 0	33 0	5 0	....	Composée.......	10" & 20" x 12".......	....
P.W.D. No. 303	....	4,023	1907	Danzig, Allemagne.	Shichan & Cie......	250,000	210,000	Acier.........	200 0	36 6	10 0 A. / 5 0 F.	13 0 A. / 15 0 F.	Composée.......	2-13½" & 25" x 15".....	270
P.W.D. No. 305	....	G591·63 / R319·38	1901	New-Westminster, C.-B.	Polson Iron Works..	130,172	100,000	Acier et bois..	146 0	33 0	5 8	....	Triple détente..	13-13½", 22" & 36"x21"	500

Nom.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimension.	Machines à propulsion. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Diamètre du tuyau de succion.	Tuyau de décharge. Diamètre.	Tuyau de décharge. Longueur.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité, vgs cub.	Prof. des mat. drag. Maximum.	Prof. des mat. drag. Minimum.	Capacité moyenne, vgs cub.	Nombre de l'équipage.	Verges cubes à l'heure. Sable.	Verges cubes à l'heure. Alluvion.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Verges cubes à l'heure. Gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et alluvion.	Verges cubes à l'heure. Sable, gravier et cailloux.
						' "	' "					"	"	'			'	' "									
P.W.D. No. 3..	[1]	....	....	2	Scotch Marine	12 6	10 0	....	1½ tonnes	27 tonnes.	Char. mou	24	22	15	2	483	45	10	3415	17	700	600	300	900	483	700	....
P.W.D. No. 5..	Aucune.......	....	....	2	Scotch Marine	12 0	12 0	....	8 tonnes	200 "	"	24	24	2000	....	....	35	6	5000	14	350	400	200	270	300	400	....
P.W.D. No. 12.	Aucune.......	....	....	1	Scotch Marine	9 11	12 0	....	4 "	20 "	"	15	15	900	....	....	18	3	1500	13	300	....	....	....	....	....	....
P.W.D. No. 201	Simple.......	14" x 60".......	....	2	Scotch........	7 0	9 0	....	2½ "	15 "	"	10	12	200	....	....	12	4 6	....	8	....	1....	....	....	....	....	....
P.W.D. No. 303	Composée.....	2-13½" & 25" x 15".	230	2	Cylindrique..	12 0	10 8	....	40 brls	740 brls ..	Huile....	[4]16	24	....	6	800	45	16 0	1000	20	1600	1400	500	....	800	1500	....
P.W.D. No. 305	Horizontale ..	16" x 72".......	260	2	Heine water tube.	[5] ..	18 9	....	40 "	300	"	20	20	4000	....	....	40	8	....	20	500	800	400	400	450	650	....

Même machines pour pomper et pour propulsion. [2] Et la chaudière "donkey". [3] 725 vgs cu. par jour. [4] 2 Tuyau de succion. [5] 8' 3" W. x 13' 0" H.

DRAGUES À CUILLER APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construct'n.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau.	Valeur présente	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Quantité de combustible.	Espèce de combustible.	Machineries principales. Type.	Machineries principales. Dimension.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″				
P.W.D. No. 6.	....	....	1896	Lévis, Qué..........	Carrier Lainé Co....	75,000	50,000	Acier........	90 0	37 0	5 6 F. 8 0 A.	25 tonnes..	Charbon mou.	aComposé..	11½″ & 24″x14″.
P.W.D. No. 9..	130,346	368·37	1906	Toronto, Ont.........	Bertram Engine Works.	49,350	55,000	Fer.........	90 0	36 0	7 0	31 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
P.W.D. No. 10.	130,347	244·29	1871	Summerside, I.P.-E..	John McKinnon.....	22,000	9,500	Bois..........	81 0	21 0	6 8	10 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	16″x16″........
P.W.D. No. 11.	130,348	192·12	1911	Pugwash, N.-E.......	Burns & Waters, Hull, Q.	24,000	30,000	Bois..........	64 7	24 9	4 8	10 tonnes..	Charbon mou.	bSimple.....	(2) 8½″x12″.....
P.W.D. No. 13.	133,950	404	1914	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	89,900	89,900	Bois..........	99 2	41 4	7 0	60 tonnes..	Charbon mou.	aSimple.....	(2) 12″x14″.....
P.W.D. No. 4..	....	....	1911	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	83,000	80,000	Bois..........	90 0	34 0	5 6	22 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
P.W.D. No. 101	....	....	1904	St-Louis-de-Gonzague, Q.	M.T.P.............	14,360	12,000	Bois..........	54 0	20 0	......	....	Charbon mou.	Simple......	8″x ....
P.W.D. No. 102	134,537	104	1906	Buckingham, Qué.....	M.T.P.............	21,600	18,000	Bois..........	66 6	22 0	2 6	6½ tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x12″......
P.W.D. No. 103	134,538	104	1909	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	23,000	18,000	Bois..........	61 0	24 0	2 6	6 tonnes ..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x12″......
‡P.W.D.No. 105	117,173	136·15	1902	Bay City, Mich.......	Robt Gordon Stewart.	20,000	8,000	Bois..........	76 0	24 0	9 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 12″x16″.....
P.W.D. No. 108	....	....	....	Deschênes, Qué......	M. Askwith........	6,500	6,000	Bois..........	51 0	20 0	2 0	5 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	7″x14″.........
P.W.D. No. 109	131,123	766·2	1906	Duluth, Wis..........	Superior Dredge Co.	....	200,000	Bois..........	133 4	44 0	9 0	100 tonnes	Charbon mou.	Simple......	(2) 18″x24″.....
P.W.D. No. 110	131,128	458·28	1896	Kingston, Ont........	Michael Connelly...	....	75,000	Acier........	109 0	42 0	8 0	35 tonnes..	Charbon mou.	aComposé..	12″ & 24″x14″..
P.W.D. No. 111	....	148·3	1905	Roberval, Qué........	Johnny Poitras......	7,600	25,000	Bois..........	75 0	28 4	6 0	....	Bois ou charb.	Simple......	(2) 9″x10″......
P.W.D. No. 112	....	....	1905	Sturgeon-Falls, Ont...	M.T.P.............	21,642	18,000	Bois..........	75 4	28 6	11 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Smple......	12½″x15″.......
P.W.D. No. 113	....	....	1889	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	25,000	5,000	Bois..........	75 0	29 0	10 0	12 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	13″x15″........
P.W.D. No. 114	133,941	{G138·38 / R102·96}	1900	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	24,500	18,000	Bois..........	83 0	28 5	8 6	11 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 14″x16″.....
P.W.D. No. 115	134,542	250	1906	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	81,844	70,000	Bois..........	95 0	37 0	13 0	27 tonnes..	Charbon mou.	aSimple.....	(2) 14″x16″.....
P.W.D. No. 116	131,129	375·28	1902	Sorel, Qué...........	M.T.P.............	75,000	70,000	Bois..........	92 0	35 0	11 0	35 tonnes..	Charbon mou.	aSimple.....	(2) 14″x16″.....
P.W.D. No. 117	112,186	570·49	1908	Toronto, Ont.........	Polson Iron Works..	91,700	80,000	Acier et bois..	106 9	38 0	8 0	75 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 16″x18″.....
P.W.D. No. 118	....	100	1903	Temiskaming Station, Qué.	M.T.P.............	19,600	15,000	Bois..........	67 0	25 6	5 0	5 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x10″......
P.W.D. No. 119	....	....	1903	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	23,250	17,000	Bois..........	70 0	22 0	4 6	14 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 7″x14″......
P.W.D. No. 120	133,938	50·87	1899	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	50,000	30,000	Bois..........	87 0	33 9	8 6	18 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	12″x14″........
P.W.D. No. 121	134,541	104	1907	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	21,020	18,000	Bois..........	61 0	24 0	2 6	6 tonnes...	Charbon mou.	Simple......	(2) 8½″x12″.....
P.W.D. No. 122	....	....	1898	Grandes-Piles, Qué...	M.T.P.............	7,500	4,000	Bois..........	70 0	20 9	3 0	5 tonnes ..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x12″.....
P.W.D. No. 123	133,934	403·73	1913	Ottawa, Ont.........	M.T.P.............	80,238	80,000	Bois..........	95 0	34 0	7 0	60 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 12″x14″.....
P.W.D. No. 204	....	250	1911	Selkirk, Man.........	M.T.P.............	15,000	10,000	Bois..........	82 0	34 0	4 6	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 8″x10″......
P.W.D. No. 205	122,280	350	1910	Selkirk, Man.........	M.T.P.............	40,000	30,000	Bois..........	80 0	38 0	7 0	20 tonnes..	Charbon mou.	Simple......	(2) 10″x14″.....
P.W.D. Mo. 208	....	150	1914	Selkirk, Man.........	M.T.P.............	14,000	12,000	Bois..........	70 0	27 0	5 6	1¼ corde..	Bois..........	Double.....	(8) x10″.......
P.W.D. No. 301	130,896	538·16	1908	NewWestminster,C.-B	Polson Iron Works..	131,216	103,500	Acier........	108 0	40 0	8 0	240 bbls..	Huile.........	Simple......	(2) 14″x16″.....
P.W.D. No. 307	100,631	138·67	1888	Victoria, C.-B........	W. Turpel & Son....	24,000	15,000	Bois et fer....	95 0	31 0	6 0	40 tonnes..	Charbon mou.	aSimple.....	(2) 13″x13″.....
P.W.D. No. 210	....	109·491	915	Winnipegosis, Man....	P. W. D...........	12,000	7,000	Bois..........	59 0	23 0	2 6	6 tonnes...	Charbon	Double cyl..	10″x12″.......

*a*Surface à condensation. *b*à bande de fer. ‡ Démolie.

Nom.	Chaudières. Nombre	Type.	Dia.	Longueur.	Pression permise.	Cheval-vapeur.	Consom. de com. par jour de 10 h.	Ancres en bois. Nombre	Dimensions.	Matériaux.	Profondeur du dragage Max.	Min.	Cuillers. Nombre	Dimension.	Elinde. Dimensions	Matériaux	Longueur du bôme.	Ligne principale de hissage. Dimens	Matériel.	Longueur.	Nombre de l'équipage	Province où elles sont employées.
			′ ″	′ ″	liv.						′ ″	′ ″		v.c.			′ ″	″		′		
P.W.D. No. 6	1	Ecossais	9 0	10 0	120	47	1½ tonn.	3	(2) 36″x36x50′ (1) 24″x24″x60′	Sapin	31 0	9 0	2	(1) 5 (1) 3½	(2) 22″x20″x51′	...	45 6	1½	Câble d'a.	325	14	Prov. mar.
P.W.D. No. 9	1	do	9 2	10 0	145	52½	2 tonnes	2	24″x24″x50′	†Sapin	26 0	8 0	2	2½	16″x16″x45′	*Chêne	42 0	1½	Câble d'a.	250	12	Prov. mar.
P.W.D. No. 10	1	Locomotive	5 6	10 2	50	26	1 tonne,	3	(2) 14″x16″x4′6″ (1) 14″x16″x42′	Pin dur et plaques en fer.	22 0	9 0	2	1⅓	14″x13½″x37′ 9″ 14x10½″x33′ 9″	Chêne	31 0	1	Câble d'a.	225	11	Prov. mar.
P.W.D. No. 11	1	Ecossais	6 6	8 0	140	30	1000 liv.	3	(2) 15″x15″x38′ (1) 15″x15″x35′	Erable dur	17 0	5 0	1	1	9″x9″	*Chêne	29 6	¾	Câble d'a.	210	9	Prov. mar.
P.W.D. No. 13	1	do	9 0	10	140	....	2¼ tonn.	2 / 1	30″x30″x41′ 4″ / 24″x24″x44′ 6″	Sapin	20 0	8 0	2	(1) 3½ (1) 2½	14½″x17½″x39′	Ch. et ac.	40 0	1⅝	Câble d'a.	350	12	Prov. mar.
P.W.D. No. 4	1	do	9 0	10 0	140	53	2¼ tonn.	3	(2) 24″x24″x52′ (1) 18″x20″x52′	†Sapin	22 0	8 0	1	2½	16″x17″x46′	*Chêne	44 0	1¾	Câble d'a.	175	12	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 101	1	Locomotive	3 6	10 6	100	35	1½ tonn.	3	12″x12″x18′	Pin	8 0	6 0	2	¾	...	Chêne	22 0	¾	Chaîne	140	6	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 102	1	Locomotive	4 4	15 0	118	37	1½ tonn.	3	12″x12″	Chêne	16 0	3 0	1	1	8½″x10″x26′	cChêne	29 3	¾	Chaîne	200	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 103	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonn.	3	12″x12″	Chêne	16 0	6 0	1	1	8⅝″x10″x26′	...	30 0	¾	Chaîne	200	8	Ont. et Qué.
mP.W.D. No. 105	1	Fitzgibbond	6 0	10 8	85	20	1½ tonn.	3	(2) 18″x18″x42′ (1) 14¼″x15¼″x42′	Chêne	20 0	9 0	1	2½	15½″x20½″x36′	Ch. et ac.	35 6	1¼	Câble d'a.	250	7	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 108	1	Ecossais	4 3	8 0	85	....	1¼ tonn.	3	12″x12″x33′	Chêne	15 0	6 0	1	1	12″x12″x32′	Chêne	26 0	1	Câble d'a.	152½	5	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 109	1	do	10 6	12 6	135	....	4 tonnes	3	(2) 40″x40″x55′ (1) 30″x30″x60′	Sapin	27 0	13 6	2	(1) 10 (1) 4	26½″x31½″x55′	eAcier	54 0	2½	Câble d'a.	225	18	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 110	1	do	10 0	10 6	120	120	1½ tonn.	4	(2) 36″x36″x.. (2) 24″x24″x..	Sapin	55 0	15 6	2	5	(1) 20″x23″x84′ (1) 20″x21″x64′	fChêne	41 3	1⅝	Câble d'a.	400	15	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 111	1	Locomotive	4 0	10 5	100	50	2½ cord.	3	(2) 14″x14″x36′ (1) 10″x10″x28′	Chêne	17 0	6 0	1	1	13″x13½″x34′	Chêne	40 0	1	Chaîne	200	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 112	1	Fitzgibbond	4 7	8 7	110	48	1½ tonn.	2	20″x20″x42′	Chêne	19 0	11 0	1	2¼	13½″x14½″x..′	gChêne	36 0	1⅛	Chaîne	172	11	Ont. et Qué.
mP.W.D. No. 113	1	Locomotive	4 6	12 3	80	....	2 tonnes	3	(2) 16″x16″x39′ (1) 13″x14″x42′	Chêne	20 0	10 0	1	2	15¼″x16½″x36′	Chêne et f.	28 6	1⅛	Chaîne	187	11	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 114	1	Locomotive	4 2½	16 2½	100	....	1½ tonn.	3	(2) 17″x18″x..′ (1) 12″x13″x..′	Chêne	22 6	10 0	2	(1) 2 (1) 1	16″x17⅜″x38′	Chêne et f.	38 0	1⅛	Chaîne	195	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 115	1	Ecossais	9 2	8 6	130	85	3 tonnes	3	(2) 30″x30″x..′ (1) 20″x21″x..′	Sapin	35 0	13 0	2	(1) 5 (1) 3	18″x x55′	Sapin	45 0	2	Câble d'a.	225	13	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 116	1	Ecossais	9 6	10 0	140	....	....	3	(2) 30″x30″x..′ (1) 20″x24″x..′	Sapin	30 0	14 0	1	5	19″x19″x49′ 4″	jChêne	45 0	2⅛	Câble d'a.	205	15	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 117	1	Ecossais	10 4	10 10	145	....	3½ tonn.	3	(2) 36″x36″x66′ (1) 24″x25″x66′	Plaq. d'acier	45 0	16 0	2	(1) 8 (1) 5	24″x24″x66′	Acier et bois.	50 0	2¾	Câble d'a.	230	15	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 118	1	Locomotive	4 2	16 6	115	....	1 tonne.	3	14″x14″x..′	Chêne	19 0	8 0	1	1½	13″x13″x..′	Chêne	34 0	1	Chaîne	175	12	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 119	1	Locomotive	4 6	8 0	135	40	1 tonne.	3	13½x″″13½″″x35′	Chêne	15 0	8 0	1	1½	12″x13″x36′	Chê. et ac.	30 0	1	Câble d'a.	150	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 120	1	Locomotive	4 2	15 5	125	....	1½ tonn.	2 / 1	24″x24″x40′ / 15½″x16″x45′	Bois	20 0	9 0	1	2	15½″x16″x28′	Bois et fer	29 6	1¼	Câble d'a.	250	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 121	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonn.	3	″x12″x	Chêne	16 0	6 0	2	(1) 1 (1) ¾	8⅝″x10′x26′	Chê. et ac.	30 0	⅞	Chaîne	200	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 122	1	Locomotive	4 0	15 3	125	....	1 tonne.	3	(2) 12″x12″x32′ (1) 10″x10″x32′	Pitchpin	14 0	11 0	1	¾	10″x10″x32′	Bouleau gris.	40 0	⅞	Chaîne	250	8	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 123	1	Ecossais	8 6	9 6	140	30	2 tonnes	3	30″x30″x	Sapin	22 0	8 0	2	(1) 3½ (1) 2½	15½″x17″x	Chê. et ac.	39 0	1⅝	Câble d'a.	350	10	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 204	1	Locomotive	4 0	16 0	130	....	1½ tonn.	3	16″x16″x35′	Sapin	15 0	4 6	1	1½	15″x18″x40′	Chêne	40 0	⅞	Câble d'a.	210	8	Man.
P.W.D. No. 205	1	Ecossais	10 0	10 0	145	....	1½ tonn.	3	24″x24″x45′	Sapin	20 0	7 0	1	3	16″x18″x50′	Bois et ac.	40 0	1⅜	Câble d'a.	178	9	Man.
P.W.D. No. 208	1	Ecossais	6 6	9 6	150	....	1¼ cord.	3	12″x12″x30′	Bois	13 0	6 0	1	1	12″x14″x28′	Chêne	40 0	⅞	Câble d'a.	200	8	Man.

DRAGUES A CUILLER APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916—*Fin.*

Nom.	Chaudières.							Ancres en bois.			Profondeur du dragage.		Cuillers.		Elinde.		Longueur du bôme.	Ligne principale de hissage.			Nombre de l'équipage	Province où elles sont employées.
	Nombre	Type.	Dia.	Longu'r	Press'n permise	Cheval-vapeur.	Consom de com. par jour de 10 h.	Nombre	Dimensions.	Matériaux.	Max.	Min.	Nombre	Dimensions.	Dimensions,	Matériel.		Dimen.	Matériel.	Long'r.		
			' "	' "	Liv						' "	' "		vg.c.			' "	"		'		
P.W.D. No. 301.	1	Ecossais ...	10 0	10 0	150	80	15 brls..	3	(2) 36"x36"x66' (1) 30"x30"x66'	*l*Sapin.....	40 0	15 0	3	(2) 5 (1) 3	25½"x26"x62½'...	Acier et bois.	60 0	2½	Câble d'a.	230	14	C.-B.
P.W.D. No. 307.	1	Dry Back..	7 0	9 6	125	70	1½ tonn.	3	(2) 22"x23"x60' (1) 16"x18"x60'	Bois et fer.	32 0	17 0	1	3	18"x20"x50'......	Bois et fer.	50 0	1⅛	Câble d'a.	280	12	C.-B.
P.W.D. No. 210.	1	Locomotive	3 6	16 0	125	....	1500 liv.	3	(2) 12"x12"x24' (1) 10"x10"x28'	Chêne......	12 0	8 0	1	2¾ 1¼	8"x12"x26'.......	Bois et fer.	30 0	¾	Chaîne...	200	....	Man.

* Avec liens en fer. †Avec bandes en fer. *a* Blindé avec des plaques d'acier. *b* Blindé avec du fer. *c* Avec lambris en fer. *d* Chaudière de 8 pieds de hauteur. *e* Avec intérieur en bois. *f* Couvert avec une plaque d'acier. *g*. Avec fer. *h* Chaudière de 714" de hauteur. *i* Largeur, 6"1"H. *j* Couvert avec des plaques d'acier. *k* Avec une chaudière " Donkey " de 3"x6". *l* Et bois d'Encalyptus. *m* Démolie.

DRAGUES À GODETS EN SEGMENTS SPHÉRIQUES ET EN HÉMISPHÈRES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle.	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Machines principales.			Chaudières.						
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur totale.	Tir. d'eau pen. l'ouv.			Nombre.	Type.	Dimensions.	Nombre.	Type.	Diamètre	Longueurs	Pression permise.	Chevaux-vapeur.	Combustible par jour de 10 heures.
						$	$		' "	' "	' "								' "	' "	Lb.		
P.W.D. No. 14	....	......	......	....	....	7,000	7,000	Bois..	69 0	25 0	2 8	8 tonnes	Ch. mou..	1	D.c.d.v	7"x12"...	1	Vertical	3 2	7 5	100	....	½ tonne.
P.W.D. No. 106	....	89·42	1911	Sorel, P.Q........	M. T. P........	16,838	16,000	Bois..	55 0	24 0	6 0	3 tonnes	Ch. mou..	2	Simple.	9"x12"...	1	Vertical	4 6	7 0	105	45	1 tonne.
P.W.D. No. 202	....	......	1911	Selkirk, Man.. ...	M. T. P........	19,077	14,000	Bois..	78 0	33 0	3 0	20 "	Ch. mou..	2	Simple.	9"x12"...	1	Ecos'ais	7 0	9 0	150	....	1 tonne.
*P.W.D. No. 203	....	......	1909	Fork-River, Man.	M. T. P........	4,000	2,000	Bois..	60 0	32 0	2 0	4 cordes	Bois......	1	Simple.	8"x12"...	1	Vertical	3 6	8 0	100	....	1 corde.
*P.W.D. No. 206	....	78·04	1907	Athabasca Landing, Alta.	M. T. P........	9,500	1,500	Bois..	62 5	25 2	1 6	2½ "	Bois......	2	Simple.	7"x10"...	1	Vertical	3 2	7 1	150	20	[1]1½ cordes
†P.W.D. No. 210	....	......	[2]1904	Winnipegosis, Man	M. T. P........	......	2,000	Bois..	60 0	20 0	3 0	2 cordes	Bois......	1	Simple.	8"x12"...	1	Vertical	3 6	8 0	100	....	¾ corde.
P.W.D. No. 209	....	......	......	....	....	......	......	Bois..	40 0	20 0	....	....	....	1	Simple.	[4]7"x10"..	1	Vertical	....	....	....	....	
P.W.D. No. 302	....	......	1911	Nelson, C.-B......	Thos. Cunningham.	12,000	14,000	Bois..	68 7	31 3	2 0	10 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	8¼"x10"..	1	Vertical	3 6	7 11	150	23·	1,500 liv.
P.W.D. No. 304	....	39	1908	Penticton, C.-B...	M. T. P........	6,075	4,960	Bois..	53 0	12 3	1 6	3 cord..	Bois......	2	Simple.	6"x10"...	1	Vertical	2 8	6 1	120	14	½ corde.
P.W.D. No. 309	....	64	1907	Kamloops, C.-B..	M. T. P........	7,500	4,150	Bois..	57 0	27 0	1 6	10 cord.	Bois......	2	Simple.	6¼"x10"..	1	Vertical	2 9	6 0	115	16	½ corde.
P.W.D. No. 313	134,075	208·31	1913	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	18,000	15,400	Bois..	86 0	37 8	2 6	20 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10"x12"..	1	Vertical	3 6	8 0	130	30	¾ tonne.
P.W.D.No. 311	....	......	1912	Nakusp, C.-B.....	S. Mills.........	18,000	15,000	Bois..	71 6	34 6	2 6	10 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10"x12"..	1	Vertical	4 6	8 6	130	30	1 tonne.

*Drague et sonnette combinées. Dimensions des montants 6"x8"x40'. Poids du mouton 2,000 livres. Distance entre les montants, 16'. *Démolie. †Transformée en drague à cuiller.
[1]2 pds longueur. [2]Reconstruite en 1910. [4]Double cylindre.

Nom.	Ancres en bois.			Bômes.			Godets.				Profond. pendant l'ouvrag.		Peut jeter par dessus bord.	Dim. du cab. de hiss.	Dim. du c. du céclan.	Nomb. de l'équipage	Capacité moyenne.	Verges cubes par heure.						Province où employée.
	Nombre	Dimensions	Matériaux	Longueur.	Dimensions.	Matériaux	Nombre.	Sorte.	Dimension.	Fabrique.	Max.	Min.						Argile.	Sable.	Alluvion.	Gravier.	Sable et gravier.	Sable et alluvions	
				'					verge cube.		'	' "	' "	"	"		Vg. cu.							
P.W.D. No. 14	..	....	....	60	10"x12"	Pin jaune.	1	En segm. sphér.	1	Hayward	40	5 0	$17\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	5	480	..	....	32	....	......	....	Nouv.-Ecosse.
							1	En hémisphériq.	$\frac{1}{4}$	Andresen-Evans														
P.W.D. No. 106	4	14"x14"	Sapin	48	24"x24"	Acier	1	En segment sphér.	$1\frac{1}{4}$	Hayward	16	6 0	......	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	300	50	....	....	....	......	....	Ont. et Qué.
P.W.D. No. 202	2	16"x16"x35'	Sapin	40	24"x24"	Acier	1	Hémisphérique	$1\frac{1}{2}$	Hayward	15	4 0	20 0	$\frac{3}{4}$	$\frac{7}{8}$	7	600	60	....	40	40	......	....	Man., Sask., Alta.
	1	12"x12"x35'																						
[3]	3	12"x12"	Sapin	50	12"x12"	Sapin	1	"	$1\frac{1}{4}$	Hayward	15	2 6	20 0	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	250	50	....	....	25	21	....	Man., Sask., Alta.
P.W.D. No. 206	3	10"x10"x30"	Epinette	40	12"x16"	Pruche	1	"	$\frac{3}{4}$	Hayward	8	Nil.	8 6	$\frac{5}{8}$	$\frac{5}{8}$	6	350	35	34	30	[1]10	10to15	35	Man., Sask., Alta.
[3]	3	12"x12"	Sapin	35	10"x10"	Sapin	1	"	$1\frac{1}{4}$	Hayward	12	4 0	15 0	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	300	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
P.W.D. No. 209	..	10"x10"x20'	Sapin	32	10"x10"	Sapin	1	En segment sphér.	$\frac{3}{4}$	Hayward	..	....	......	..	..	..	....	..	....	....	....	......	....	Man., Sask., Alta.
P.W.D. No. 302	3	14"x14"x40'	Bois	[2]40	14"x14"	Bois	1	Hémisphérique	1	Hayward	20	2 2	25 0	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	9	500	20	40	45	25	35	45	C.-B.
P.W.D. No. 304	2	12"x12"x32'	Sapin	36	10"x12"	Sapin	1	"	$\frac{1}{2}$	Hayward	10	2 0	26 0	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	6	200	15	20	20	20	20	20	C.-B.
P.W.D. No. 309	1	12"x12"x30"	Sapin	48	$11\frac{1}{2}$"x$13\frac{1}{2}$"	Sapin	1	"	$\frac{3}{4}$	Hayward	12	2 0	17 6	$\frac{5}{8}$	$\frac{5}{8}$	6	320	20	27	27	27	27	27	C.-B.
	1	12"x12"x25-6"																						
P.W.D. No. 313	2	16"x16"x45-0"	Sapin	49 9"	18"x18"	Sapin	1	Hémisphérique	$1\frac{1}{2}$	Hayward	30	6 0	21 0	$\frac{3}{4}$	$\frac{7}{8}$	6	250	20	30	30	20	20	30	C.-B.
[4]P.W.D. No. 311	1	14"x14"x36'	Bois	60	14"x16"	Bois	2	(1) Hémisphériq.	2	Hayward	14	3 0	16 3	1	1	8	900	40	90	90	60	70	90	C.-B.
	2	14"x14"x40'						(1) EnSeg. sphér.																

[1]Dur. [2]Et 60'. [3]Démolie 1916.

ARRACHE-SOUCHES DU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Consommation moyenne par jour de 10 heures.	Chaudières.					Machines à hissage.			Machines à propulsion.				Diamètre de la roue.	Go-dets.		Révolutions à la minute.	Vitesse à l'heure.	Longueur du bôme.	Hauteur de la charpente.	Nombre de l'équipage.
								Matériaux.	Longueur. B.P	Largeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra.				Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Chev.-vapeur.	Dimensions.	Type.	Fabricants.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Chev.-vapeur.		Longueur.	Largeur.					
						$	$		'	'	' "			Lb.			"	"									'	'	"		M		'	
Muskrat.	....	..	1892	Golden, C.-B.	....	7,500	3,500	Bois..	84	20	1 4	10 tonn.	Cha. mou.	1,200	1	Vertica.	15	44	..	8"x12".	Simple	....	..	[1]....	......	..	15	15	10	20	5	..	22	7

[1]Machines à hisser employées.

CHALANDS POUR FORAGE, APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nombre.	Date de la construction	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle.	Coque.					Ancres en bois.			Compresseur.		Machine à gaz.		Combustible.	Remarques.
						Matériaux.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau.	Nombre.	Dimensions.	Matériaux.	Dimensions.	Type.	Type.	Chev. vapeur.		
				$	$		'	'	'	' "				10"x12"					
								Plate-formes.											
1	....	Victoria, C.B.	Alex. Watson.	3,096	2,290	Sapin...	32	22	....	....	4	12"x12"x50'	Sap	....	Vapeur........	....	40	....	....
2	1911 & 12	Victoria, C.B.	Alex. Watson.	[2]3,350	2,290	Bois et fer.	32	22	....	....	4	12"x12"x50'	"	....	Air........	....	..	....	....
								Chalands.											
1	....	....	....	......	800	Sapin...	66	30	4 6	2 0	2	10"x10"x50"	Sap	....	....	Vapeur..........	..	Charbon.......	....
2	....	....	....	6,080	6,080	Sapin...	86 6	29	6 6	2 6	2	12"x12"x60'	"	10"x12"..	....	Machi. Hor. Foos	40	Pétrole No. 1..	Maison et machines installées par la Victoria Mac. Depôt en 1913
								Scaphandrier.											
..	1913	Victoria, C.B.	Victoria Mach. Depot Co.	177	140	Sapin...	18 5	10	2 6	....	..	....	....	....	....	....	..	....	Valeur du scaphandro $200.

DÉROCHEUSES "LOBNITZ" APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente.	Coque. Matériel.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouv.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Combustible. Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Chaudière. Nombre.	Chaudière. Type.	Chaudière. Diamètre.	Chaudière. Longueur.	Chaudière. Cheval vapeur.
						$	$		'	' "	'						' "	' "	
M.T.P. Lobnitz No. 1	130,895	222	1911	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	70,000	60,000	Acier....	100	40 3	5	210 brls..	Huile bru.	17 brls...	1	Ecoss.	9 0	8 6	....
M.T.P. Lobnitz No. 2	137,960	....	1914	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	61,300	60,000	Acier....	100	41 0	5	30 tonnes..	Charbon..	$1\frac{3}{4}$ tonnes.	1	do	8 8	8 8	....
M.T.P. Lobnitz No. 3	133,760	{G438·39 R388·79}	1912	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	62,630	54,500	Acier....	100	36 0	5	60 tonnes..	Charbon mou.	$2\frac{1}{2}$ tonnes.	1	do	9 0	9 6	....

Nom.	Machineries. Dimension.	Machineries. Type.	Auxiliaires. Chattes. Nombre.	Auxiliaires. Chattes. Dimension.	Auxiliaires. Manœuvrant. Nombre.	Auxiliaires. Manœuvrant. Dimension.	Condensateur. Dimension.	Condensateur. Type.	Grappins. Nombre.	Grappins. Dimensions.	Grappins. Matériel.	Profondeur du dragage. Maximum.	Profondeur du dragage. Minimum.	Broyeurs. Pesanteur.	Broyeurs. Position sur la coque.	Broyeurs. Minimum de chute.	Broyeurs. Maximum de chute.	Nombre de l'équipage.	Endroit où ils sont employés.	Erigés par.
												'	'			'	'			
M.T.P. Lobnitz No. 1	2- 12"x15"..	Simple.	3	6"x5"..	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	40	8	45,000 liv.	En av'nt	1	18	9	C.-B........	Victoria Mach'y. Depot.
M.T.P. Lobnitz No. 2	12"x15"....	Simple.	1	$6\frac{1}{4}$"x6".	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	42	12	45,000 liv.	do	3	20	9	C.-B........	Morgan & Co., Vancouver.
M.T.P. Lobnitz No. 3	11"x14"....	Simple.	..	......	2	7"x12".	2'2"x4'8"...	Surface..........	....	....	....	35	8	21 tons....	Centre..	2	20	9	Prov. mar..	Thompson Bros.

ARRACHE-ROCHES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente.	Coque. Matériel.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouv.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Combustible. Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Chaudière. Nombre.	Chaudière. Type.	Chaudière. Diamètre.	Chaudière. Longueur.
						$	$		' "	' "	'						"	' "
M.T.P. Arr.-Roches No. 1..	....	....	......	....	....	41,779	30,000	Acier	107 6	34 0	4	20 tonnes..	Charb. m.	2 tonnes..	1	Ec'ssais	7 2	7 8
" " No. 101.	....	....	1901	Grandes-Piles...	M.T.P. ..	1,200	2,500	Bois.......	47	24 0	4	....	....	....	..	....	......	....
" " No. 102.	....	....	......	Ottawa, Ont....	M.T.P. ..	3,000	1,000	Bois.......	46	24 0	2	3 tonnes...	Charb. m.	¼ tonne. ..	1	Vertic'l	2 10½	6

Nom.	Machines de hissage. Dimension.	Machines de hissage. Type.	Machines de hissage. Fabrique.	Machines de hissage. Cheval-vapeur.	Condensateur. Dimension.	Condensateur. Type.	Maximum de capacité.	Profon. du dragage. Maximum.	Profon. du dragage. Minimum.	Ancres. Nombre.	Ancres. Type.	Dimension du câble de hissage.	Matériel de la charpente supérieure.	Maximum de la largeur des crocs.	Endroit où ils sont employés	Nombre de l'équipage	Remarques.
								'	'			"		' "			
P.M.T. Arr.-Roches No. 1.	(2) 9"x10".	Simple..	....	....	......	......	50 tonnes..	60	10	6	A oreilles...	1½	Acier.........	14 6	Prov. mar....	10	
" " No. 101.	b.......	....	....	....	......	......	40 tonnes..	20	3	1	Grue à bras.	1	Pitchpin......	6 0	Ont. et Qué...	11	b Treuil à bras.
" " No. 102.	c.......	Simple.	Beatty.	....	......	......	6 tonnes...	14	2	4	Levier à bras..	¾ & ⅞	Sapin et chêne	9 0	Ont. et Qué...	2	c machine double.

SONNETTES FLOTTANTES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de l'outillage équipé.	Valeur présente.	Coque. Matériel.	Coque. Longueur.	Coque. Largeur	Coque. Profondeur.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Combustible. Consommation moyenne par jour de 10 hrs.
						$	$		'	' "	' "	"			
....	....	60	1908	Selkirk, Man......	M.T.P..........	4,000	2,250	Bois......	60	22 0	4 6	24	5 tonnes..	Charb..	....
Kuspidor..........	....	23	1912	Chase, C.-B......	M.T.P..........	2,250	2,025	Bois......	46	16 0	3 0	12	....	Bois....	½ corde...
No. 1..........	....	50	......	Golden, C.-B	....	....	1,000	Bois......	50	18 0	3 6	18	5 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 3..........	....	50	1911	Nakusp, C.-B.....	S. Mills.........	2,600	2,500	Bois......	50	18 3	4 6	20	6 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 6..........	....	80	1913	Nelson, C.-B.....	George Hale....	2,400	2,400	Bois......	60	20 0	4 0	a 40	10 cordes.	Bois....	½ corde...

Nom.	Chaudière. Type.	Chaudière. Diamètre	Chaudière. Longueur.	Machine de hissage. Dimension.	Machine de hissage. Type.	Machine de hissage. Fabrique.	Montants. Hauteur	Montants. Dimensions.	Pesanteur du mouton.	Pesanteur du chapeau.	Distance entre les montants.	Nombre de l'équipage	Endroits où elle est employée.	Remarques.
		' "	'				'		liv.	liv.				
....	Vertical	3 6	7 0	6x10"......	Double.	Doty............	32	6"x8"......	2,000	400	16	9	Man., Sask., Alta.	a Chaudière, machine et engin 6"x10" American Hoist.
Kuspidor..........	Vertical	2 9	6 1	5½"x8".....	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	40	6"x12".....	2,000	....	16	6	C.-B........	
No. 1..........	a	....	....	....	....	....	40	6"x8"......	1,800	....	20	7	C.-B........	a Provenant de l'arrache-souches "Muskrat"
No. 3..........	Vertical	3 0	7 0	(2) 6¼"x10"	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	60	{6"x8" haut / 6"x10" bas}	2,200	....	16	6	C.-B........	
No. 6..........	Vertical	2 6	7 0	(2) 6"x10".	Simple.	J. S. Mundy b.....	50	6"x12"x50'.	2,200	....	18	4 à 8	C.-B........	a 10" light. b Newark, N.J., E.-U.

CHALANDS AVEC GRUE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût des chalands équipés.	Valeur présente.	Coque.									Machineries.			Chaudières.				Consommation de charbon par jour de 10 hrs.	Employé avec l'outillage ci-après.	Remarques.
						Matériel.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fond.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau à vide.	Tirant d'eau chargé.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Pression pendant l'ouvrage			
				$	$		"	"	"	'	'	' "	' "	'					' "	'	Lb.			
a1	1911	Vancouver, C.-B..	Vancouver Shipyards, Ltd.	715	375	Bois..	4	2½	2	32 0	11	2 8	0 6	2	..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.T. No. 306.	a Employé pour fournir l'eau potable.
a2	1911	Victoria, C.-B....	Alex. Watson....	720	375	Bois..	4	2½	2	32 0	12	2 6	0 11	2	..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.P. Lobnitz No. 1.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
a3	1914	Vancouver, C.-B..	W. Menchions...	700	700	Bois..	4	2½	2	32 4	12	2 6	0 10		..	....	....	....	....	..	....	......	M.T.P. Lobnitz No. 2.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
4	1911	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	6,400	6,000	Bois..	6	4	3	70 0	26	8 8	3 0	6	1	(2) 8"x8"	Simple.	Vertical	3 6	8	100	½ ton.	M.T.P. No. 306	
..	1905	Chicoutimi.......	M.T.P.........	......	3,500	Bois..	....	....	....	65 0	27	4 3	2 0	....	1	(2) 6x12"	Simple.	Vertical	4 2	84	125	⅓ ton.	....	Chicoutimi-Saguenay.

BATEAUX D'INSPECTION APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipés.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Profondeur.	Coque. Tirant d'eau pend. l'ouvra.	Vitesse moyenne.	Machines. Nombre.	Machines. Grosseur.	Machines. Type.	Machines. Fabrique.	Machines. I C.-V.
						$	$		'	' "	'	' "						
*J. H. Montgomery...	......	5,153	1915	Selkirk, Man......	M. T. P.................	5,500	4,000	Bois......	75	174	8	7 0	10 M.p.h..	1	8" & 16"x12".	[1]Composé...	Doty.......	....
Athel................	......	......	1910	Vancouver, C.-B..	Vancouver Shipyard, Ltd.	4,540	4,086	Bois......	44	9 6	4	1 8	10 M.p.h..	1	....	[1]Gazoline...	Buffalo.....	30
Marion...............	......	......	1913	Nelson, C.-B.....	George W. Hale..........	3,350	3,300	Bois......	35	7 0	5	2 6	12 M.p.h..	1	$4\frac{3}{4}$"x$5\frac{1}{2}$"......	[1]Gazoline...	Niagara....	25
Walrondo............	133710	30	1912	Hong-Kong.......	W. S. Bailey & Co........	12,000	12,000	Teck.....	60	13 0	7	....	....	2	....	Gazoline....	....	20

Nom.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Hélices. Nombre.	Hélices. Grosseur.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Combustible. Moyenne de consommation par jour, 10 hr.	Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroit où employés.	Remarques.
			' "	'												
*J. H. Montgomery...	1	Fitzgibbon.	[2]4 6	8	....	1	4' 6"....	17 tonnes.	Charbon..	1,500 liv..	4	9	14'x4'6"...	12	Man., Sask., Alta...	[1] Condensateur. [2] 7'0" H.
Athel................	....	....	....	....	....	1	2'.......	100 gals...	Gazoline..	20 gals....	1	4	[2]16'.......	4	C.-B................	[1] *Four cycle.* [2]Dinghy.
Marion...............	....	....	....	....	....	1	22"......	50 gals....	Gazoline..	25 gals....	1	4	18'........	2	C.-B................	[1] *Medium Duty.*
Walrondo............	....	....	....	....	....	2	....	....	Gazoline..	....	....	....	12".......	....	Côte de la C.-B.....	

*Le vieux " Victoria" a été reconstruit en 1914-15 et appelé le "J. H. Montgomery".

REMORQUEURS DU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux de la construction	Coque. Longueur entre les perpendi.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Capacité de combustible.	Espèce de combustible.	Consommation de combustible par jour de 10 heures.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″			
Helena	133,758	G.299·46, R.203·63	1907	Collingwood, Ont.	Collingwood Shipbuilding Co.	52,500	50,000	Acier	91 0	23 3	13 0	80 tonnes	Charbon mou	4 tonnes
Lisgar	126,493	G. 210 R.118·06	1907	Sorel, Qué	Pontbriand Co., Ltd	47,500	45,000	“	90 0	23 8	10 0	50 “	“	3 “
Canso	126,803	G.225·06, R.47·24	1910	Yarmouth, N.S.	New-Burrell-Johnson Iron Co.,Ltd.	46,500	45,000	“	91 0	22 0	10 6	50 “	“	4 “
Fredericton	131,137	G.109·21, R.46·76	1913	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	31,930	31,000	“	71 0	21 4	9 0	25 “	“	2 “
Sogenada	126,766	G. 64·33, R.5·83	1909	Rutherglen	William Chalmers & Co.	20,000	20,000	“	73 0	15 0	10 0	14 “	“	2½ “
Mabel Reid	122,597	G.62·82, R.17·06	1887	Freeport, Me.		7,000	51,000	Bois	68 0	15 9	8 6	8 “	“	2½ “
Rona	112,348	G.70·05, R.42·47	1903	Liverpool, N.S.	Robie S. McLeod	8,000	8,000	“	80 6	20 0	8 0	6 “	“	2 “
Eileen	103,213		1907	Buckingham, Qué.	W. H. Kelly	6,800	4,500	“	40 0	3 6	5 8	4 “	“	1 “
Alva	111,447	22	1901	Ottawa, Ont.	Capt. Henry Shaver	5,500	4,000	“	50 0	13 2	5 11	5 “	“	1 “
Sir John	133,939	G. 94, R .41	1902	Sorel	M. T. P.	17,000	9,000	“	81 2	[9]18 10	8 0	6 “	“	1 “
Mina G.	126,529	G. 23, R' 14	1910	Buckingham, Qué	W. H. Kelly	7,865	5,000	“	45 0	13 6	6 0	4 “	“	1 “
Aylmer			1910	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	8,475	7,000	Acier et bois		11 6	4 4	5 “	“	1 “
Hercules	122,217	96·75	1906	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	70,000	60,000	Acier	97 0	23 0	10 6	60 “	“	3½ “
Archie Stewart	96,718	G. 80, R. 50	1890	Ottawa				Bois	85 0	18 0	8 4	18 “	“	5 “
Marie Louise		G- 32·77, R. 12·01	1900	Roberval, Que.	Beauchemin & Fils		1,000	“	55 0	15 0	4 9	1½ cordes.	Bois et charbon.	2 cordes.
Maggie K.	131,132	G.24·73, R.12·55	1912	Buckingham, Qué.	Voir remarques[2]	7,000	6,000	“	46 0	13 0	6 0		Charbon mou	
Cliffside	126,405	22	1909	Ottawa, Ont.	J. Hall	9,000	7,000	“	70 9	16 8	6 4	15 tonnes	“	4 tonnes.
St. Paul	71,641	G.45, R.28	1875	Montréal			9,000	“	52 0	16 0	9 6	14 “	“	1½ “
Monitor	107,891	G.61·59, N.39·13	1898	Montréal, Qué.	J. & R. Weir	12,500	11,000	Acier	60 6	16 0	8 6	16 “	“	2½ “
Storm King	88,683	73	1885	Portland, N.B.		22,000	18,000	Bois	92 0	19 0	12 0	28 “	“	2½ “
Peel	126,683	116·73	1909	Sorel, Que.	Pontbriand Co.	47,500	45,000	Acier	91 0	22 0	9 6	45 “	“	2½ “
Dora	96,710	G.48, R.44	1889	Opemican, Qué.	Alex. Miller	3,000	4,000	Bois	56 0	11 6	6 6	6 “	“	1 “
Ottawa	94,628	G.21, R.14	1888	Ottawa, Ont.			4,000	“	[1]	[4]	6 10	6 “	“	1 “
Trudeau	133,940	G.81·04, R.55·11	1897	Sorel, Qué	M. T. P.		9,000	“	80 0	18 6	7 10	12 “	“	2 “
Annette			1898	Sorel, Qué	Beauchemin & Cie	6,000	5,500	Acier et bois	57 0	12 6	4 0	6 “	“	3 “
Fashion	122,019	G.43·10, N.26·58	1893	W. Bay City, Mich		8,000	3,500	Bois	52 0	16 0	7 6	8 “	“	2½ “
Blanche	71,269	G.28, R.19	1872	Deseronto, Ont.			3,000	“	50 0	9 6	4 0	4 “	“	2½ “
Daisy	100,465	G.15, R.10[3]	1893	Québec, Qué		1,200	7,500	“	52 0	11 0	5 0	4 “	“	2½ “
Delisle	61,134	G.46, R.17[6]	1869	Buffalo, N.Y.			12,000	“	62 4	14 8	7 4	7 “	“	4 “
Lion							800	“	35 0	8 0	3 0	¾ “	“	¾ “
J. G. Witherbee	122,251	G.165, R.82	1872	Philadelphia, Pa.			15,000	Fer	111 2	22 0	11 0	15 “	“	4 “
Lisgar	122,272	G.26, R. 17·92	1910	Selkirk, Man.	M. T. P.	4,000	3,000	Bois	48 0	14 0	5 0	6 “	“	¾ “
Peguis		G. 38·93, R. 24·48	1912	Selkirk, Man.	M. T. P.	9,700	7.000	“	58 0	15 4	6 0	8 “	“	¾ “
Friday		G. 38·93, R. 26·48	1911	Selkirk, Man.	M. T. P.	8,250	6,500	“	58 0	15 4	6 6	8 “	“	¾ “
Carberry	112,293	G.62, R.42	1903	Westbourne, Man.		10,000	9,000	“	69 8	16 5	5 0	2 cordes	Bois	2 cordes
Point Ellice	130,897	G.162·67, R.69·40	1911	North Vancouver. B.C.	McDougall Jenkins	48,700	44,000	Acier	85 0	21 0	10 6	99 brls	Pétrole brut	10 brls
Point Garry	134,303	G.19, R.13	1911	Vancouver, B.C.	Vancouver Shipyard	9,315	7,200	Bois	45 0	10 7	6 6	380 galls	N° 1 distillée	50 galls
Point Grey	130,917	G.238·47, R.162·16	1912	North Vancouver, B.C.	Wallace Shipyards Ltd	69,800	62,000	Acier	93 4	22 3	F. 11′ A.14.0	195 brls	Pétrole	10 brls

Point Hope	130,310	G.66·06, R.44·93 N.	1910	Vancouver, C.-B.		17,000	13,100	Bois	63	9	16	9	9	6	24 tonnes	Charbon mou	1¼ tonnes
Petrel	121,974	G.134, N.58	1906	Victoria, C.-B.	Victoria Mach'y Depot	35,000	24,000	Acier	86	4	19	0	12	0	120 brls	"	12 brls
Le Pas		G. 23·24, R. 15·81	1913	Selkirk	M. T. P.	6,000	6,000	Bois	54	0	12	0	5	0	1¼ cordes	Bois	1¼ cordes
Ruby		G. 20, R. 18	1908	Toronto	Polson Iron Works	7,000	4,000	"	40	0	12	0	3	6	2 tonnes	Charbon mou	¾ tonne
Vaughan	134,258	G.134·04, R.91·15.	1914	Selkirk, Man.	M. T. P.	17,500	15,000	"	84	5	12	0	8	0	16 "	"	1 "
Mossy River		G. 30·15, R. 20·51.	1915	Selkirk, Man.	M. T. P.	6,000	6,000	"	54	0	11	0	4	6	6 "	"	¾ "

Totale. [2] Este la Ann Kearney, épouse de W. H. Kelly. [1] 57' Totale. [4] 13' 6" Totale. [3] Reconstruit en 1914 à Ottawa, Ont. [6] Reeconstruit en 1914 à Ottawa, Ont.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE, 1916—*Fin.*

Nom.	Machine motrice.					Chaudières.				Condensateur.		Dimensions de l'hélice.	Equipage.	A travaillé avec les dragues
	Nombre.	Type.	Dimension.	I. H. P.	Fabrique.	Nombre.	Type.	Diamètre. ′ ″	Longueur. ′ ″	Dimensions.	Type.			
Helena	1	Triple expansion	14½″, 25⅝″ & 41⅛″x25″	580	Collingwood Shipbld'g Co.	1	Ecossais	13 6	10 6	[2]8′3″x3′4″x1′11″	Surface	9′6″ D. x 11′ P.	11	M.T.P. N° 1.
Lisgar	1	Triple expansion	12″, 19″ & 30″x20″	400		1	"	10 6	9 6	[3]9′x3′x2′	Surface	7′ D. x 10′ 6″P	12	" N° 6.
Canso	1	Triple expansion	12″, 19″ & 30″x20″	325	New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	10 3	9 6	[5]674 sq. ft.	Surface	7′6″ D. x 10′ P	11	" N° 2.
Fredericton	1	Compound	12″ x 26″x18″		Polson Iron Works	1	"	10 0	11 0	[6]5′x2′6″x3′	Surface	6′ D. x 8′ P.	8	" N° 3.
Sogenada	1	Compound	14″ & 30″x21″	300	James Ritchie Patrick	1	"	9 0	9 0	6′x4′x2′	Surface	6′ D. x 9′ P.	8	" N° 13.
Mabel Reid	1	Compound	10″x18″x14″	200		1	Vertical	5 7	6 6	[7]18″x5′5″	Surface	5′ D. x 9′ P.	3	" N° 14.
Rona	1	Compound	10″ & 20″x16″		New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	5 2	9 6	5′4″x18″x22″	Surface	5′6″	6	" N° 4.
Eileen	1	Simple	12″x12″		Orr & Sembower	1	Ecossais	6 6		[8]		4′4″	3	" N° 102.
Alva	1	Compound	9¼″ & 17⅜″x12″		Low Bros	1	Fitzgibbon	[9]4 7	8 1	7″x9″x12″	Jet	4′8″	8	" N° 103.
Sir John	1	Simple	16″x20″	40.5	Lockport	1	Fitzgibbon	[10]	11 0			6′	3	" N° 120.
Mina G	1	Simple	12″x12″			1	Ecossais	6 0	9 0			4′7″	3	" N° 106.
Aylmer	2	Simple	6″x7″			1	Fitzgibbon	[11]	6 0			2′ of 3′	3	" N° 108.
Hercules	1	Triple expansion	13½″, 22″ & 36″x21″		Polson Iron Works	1	Ecossais	10 6	12 6	8′6¼″x2′5½″	Surface	8′	9	" N° 109.
Archie Stewart	1	Simple	21″x18″		J. & R. Weir	1	Boîte à feu carr.	7 3	[12]12 4			6′6″	6	" N° 110.
Marie Louise	2	Simple	8″x9″		F. X. Drolet	1	Horizontal	4 0	4 0			3′4′	3	" N° 111.
Maggie K	1	Simple	12″x12″			1	Tubul. de retour	[13]	7 5			4′4″	3	" N° 112.
Cliffside	1	Simple	15″x15″		J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[14]	9 3½			5′4″	3	" N° 113.
St. Paul	1	Compound	12″ & 24″x18″		Knight & Gibson	1		[15]	12 0	3′x14″	Jet	6′1″	3	" N° 114.
Monitor	1	3 Cyl. Simple	12″x18″		J. & R. Weir	1	Ecossais	8 6	9 7		Wheeler Surface	6′2″	7	" N° 115.
Storm King	1	Compound	16″ & 32″x24″		F. X. Drolet	1	"	10 0	12 0		Surface	8′	9	" N° 116.
Peel	1	Triple expansion	12″, 19″ & 30″x20″		McKie & Baxter	1	"	9 6	11 11	[16]10′ long	Surface	10′6″	8	" N° 117.
Dora	1	Simple	10″x12″			1	Remorqueur	4 2	[17]8 0			4′6″	3	" N° 118.
Ottawa	1	Compound	11″ & 20″x16″		J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[18]4 6	9 0		Wheeler Surface	5′6″	3	" N° 119.
Trudeau	1	Simple	16″x18″		Lockport, N.Y	1	Remorqueur	[19]6 10	12 3			6′	3	" N° 120.
Annette	2	Compound	5″ & 10″x12″	9	Beauchemin & Cie	1	Vertical	4 3	8 7	4′x6′	Surface	34″ x 36″ P.	4	" N° 122.
Fashion	1	Compound	14″ & 24″x13″		F. W. Wheeler Co	1	Fitzgibbon	5 9	6 3		Jet	6′	3	" N° 123.
Blanche	1	Simple	10″x12″			1	Fitzgibbon					3′6″	3	
Daisy	1	Simple	9″x10″			1	Fitzgibbon	[20]4 0	6 6			4′	3	
Delisle	1	Simple	18″x20″		Bell Steam Engine Works	1	Remorqueur	[21]6 6	12 0			6′2″	3	
Lion	1	Compound	4″ & 8″x6″		F. X. Drolet, Qué	1	Vertical	3 4	5 0	2½″ pipe	Quille	35″	2	
J. G. Witherbee	1	Compound	18″ & 36″x24″			1	Remorqueur	[22]9 0		3′x4″9″	Amirauté	8′4″	5	
Lisgar	1	Simple	9″x9″		Doty	1	Ecossais	5 0	7 0			44″ x 76″ P.	4	" N° 202.
Peguis	1	Simple	12″x12″		Doty	1	"	6 0	7 0			5′ D. x 7′ P.	4	" N° 204.
Friday	1	Simple	12″x14″		Doty	1	"	6 0	7 0			5′ D. x 7′ P.	4	" N° 205.
Carberry	2	Simple	10″x10″		Doty	1	"	7 0	9 0			2′-4′	4	
Point Ellice	1	Compound	16″ & 34″x24″	450	Ross & Duncan	1	"	12 0	11 0	[23]	Surface	8′3″ D., 10′ P.	[24]14	" N° 301.
Point Garry	1	[25]Imperial	3-8¾″x10½″		Imperial							4′1″D. x 2′ 8″ P	2	" N° 305.
Point Grey	1	Compound	17″ & 40″x27″	550	Campbell & Calderwood	1	"	14 0	12 3	[26]	Surface	10′D. x 10′ 6″ P	[27]14	" N° 306.
Point Hope	1	Compound	9¼″ & 20″x14″	135	John Doty	1	"	7 8	10 7	4′4″x2′	Surface	6′ D. x 5′ P.	[28]10	" N° 307.
Petrel	1	Compound	11″ & 24″x16″	250	Victoria Mach'y Dep	1	"	9 6	10 10	[29]	Surface	94″ D. x 93″ P.	6	Service général Victoria, C.-B.
Le Pas	1	Haute pression	9″x9″		Doty	1	"	5 0	7 0			3′8″ D. x 70″ P	4	M.T.P. No. 208.
Ruby	2	Simple	6″ x 6″		Polson	1	Fitzgibbon		6 6			32″ x 64	4	Remorq. addit.

Vaughan	1	Compound	11" x 22" x 15"	....	Davidson	1	Ecossais	9 0	11 0	....	Jet	6' D. x 9' P.	4	Employé pour fournir la drague.
Mossy River	1	Simple	9" x 9"	....	....	1	Ecossais	5 0	7 0	....	....	44" D. x 78" P.	4	M.T.P. N° 210.

[2] Surface de refroidissement 800 pds car. [3] 500 tubes de $\frac{5}{8}$". [5] 589 tubes de 7" long.de $\frac{5}{8}$" dia. [6] 571 tubes. [7] 172 tubes. [8] Réchaud. [8] Largeur. [9] Totale. [10] 6' L., 8' 4" [11] 4' L., 6' H. [12] 9' 1" de hauteur. [13] 4' 7" l. x 7' 4" de hauteur. [14] 4' 9" l. x 8' 4$\frac{1}{2}$" H. [15] 6' l. x 7' H. [16] 427 tubes, surface de refroidissement, 698·5 pieds carrés. [17] 7' 4" H. [18] 7' H. [19] 8' 0" H. [20] 6' H. [21] Largueur 9' H. [22] Largueur x 13' H. Dome 5' 2$\frac{1}{2}$". [23] 485 pieds carrés de surface de refroidissement. [24] 2 équipes. [25] Moteur à gazoline *San Francisco*, 3 Cyl., 4 cycle. [26] surface de refroidissement, 800 pieds carrés. [27] 2 équipes. [28] 2 équipes. [29] surface de refroidissement, 260 pieds carrés.

CHALOUPES À GAZOLINE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût équipées.	Valeur actuelle.	Coque.					Vitesse moyenne.
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur au milieu.	Profondeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra.	
						$	$		′	″	′ ″	′ ″	
....	....	....	1914	....	....	350	....	Bois......	22	8	......	2 6	....
Trent..........	....	....	*.....	....	....	1,000	....	Bois......	35	8	......	......	....
Runabout........	....	....	1914	New-Westminster, B.-C.....	Westminster Marine Rys....	5,870	5,870	Bois......	40	11	4 4	4 6	9½ M.p.h....
Knockabout........	....	....	1913	Vancouver, C.-B	W. Menchions............	5,500	5,000	Bois......	40	11	4 4	4 6	8 M.p.h....
Roustabout........	....	....	1911	Vancouver, C.-B...........	Vancouver Shipyards, Ltd..	2,900	2,100	Bois......	31	9	3 10	4 0	8¼ noeuds...

Nom.	Machines.					Hélices.		Combustible.			Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage.	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroits où employés.	Remarques.
	Nombre.	Dimensions.	Type.	Fabrique.	I. C.-P.	Nombre.	Dimension.	Capacité.	Sorte.	Moyenne de consommat. par jour, 10 hr.						
Trent..........	1	(2) 9..	Gazoline.	Fraser Heavy Duty	18	1	21″..........	80 gal....	Gazoline........	6 gal......	....	....	....	....	M.P..	Acheté en 1915 de Humphrey
Runabout..........	1	3 8x10	Gazoline.	San Francisco Standard...	40	....	40″ D.x 36″ P..	450 gal....	No 1 pétrole....	35 gal.....	1	....	....	4	C.-B..	[1] 3 cyl., 4 cycle.
Knockabout..........	1	......	Gazoline.	Corliss..............	35	1	38″ D.x 40″ P..	450 gal....	No 1 pétrole....	33 gal.....	1	....	....	4	C.-B..	[2] 3 cyl.
Roustabout..........	1	6 x7½ .	Gazoline.	Buffalo "Heavy Duty"...	[2]24	1	29″ D.x 46″ P..	90 gal.....	No 1 pétrole....	22½ gal....	1	....	....	1	C.-B..	[1] 4 cyl. [2]B.H.P.
....	1	......	Gazoline.	Fraser..............	8	1	21″..........	15 gal....	Gasoline........	2 gal......	....	....	....	....	......	Avec la drag. P.W

CANOTS-AUTOMOBILES DU MINISTÈRE, 1916.

Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Coque.				Machines.		Combustible.	Employé avec.	Remarques.
					Matériaux	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Type.	Chevaux-vapeur.			
			$	$		'	'	' ''					
1907..	Danzig, Allemagne	Schichan & Co	.....	320	Bois	18 6	6 6	2 6	Yale, 4 Cycle	5	Gazoline	M.T.P. No. 301	
1912..	North Vancouver, C.-B	A. Linton	448	360	Bois	18 6	6 0	1 11	Ferro, 2 Cycle	5½	Gazoline	M.T.P. No. 303	
1911..	Vancouver, C.-B	Vancouver Shipyards, Ltd.	450	425	Bois	18 6	6 6	2 6	Grey, 2 Cycle	8	Gazoline	M.T.P. No. 307	
1914..	Vancouver, C.-B	Y. M. Dafoe	335	300	Bois	20 0	6 0	2 4	Caillie Perfection, 2 Cycle	8	Gazoline	Scaphandriers, C.-B	
1907..	Danzig	Shichan & Co	454	250	Bois	18 0	5 0	2 6	Canadian Fairbanks Morse[1]	8	Gazoline	App. de forage, C.-B.	2 Cyl., 2 Pér.
1913..	....	....	300	......	Bois	22 8	7 4	...	Fairbanks Morse		Gazoline	M. T. P. No 3	
1907..	Selkirk, Man	P. W. D	1,200	800	Bois	31 0	7 0	3 0	Buffalo, 4 Cycle, 4 cylindres	6	Pétrole	avec les dragues	

CHALANDS A BASCULE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1916.

Numéro du ministère.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de chacun.	Valeur réelle.	Matériaux de la construction.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.
				$	$		′ ″	′ ″	′ ″	′ ″
No. 101 et 102	1907	Collingwood, Ont	Collingwood Shipbuilding Co	28,000	22,000	Acier	140 0	32 6	11 6	4 0
No. 103 et 104	1907	Toronto, Ont	Polson Iron Works	28,000	22,000	"	146 0	32 6	11 6	4 0
No. 105 et 106	1906	New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	106 0	23 0	8 7	4 0
No. 107		Pictou, N.-E	Pictou Foundry and Machine Co	10,000	7,000	"	107 0	24 0	8 0	3 0
No. 108 et 109	1907	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming	11,000	6,000	Fer et acier	*111 8	23 9	7 9	3 2
No. 110 et 111					2,000	Bois	72 6	19 8	7 0	3 0
No. 112, 113 et 114					300	"	55 0	19 0	[illegible] 0	2 6
No. 151	1897	Pointe-Lévis, P.Q	Carrier Lainé Co	11,000	5,000	Acier	107 0	22 6	8 0	4 0
No. 152		New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	107 0	22 6	8 0	4 0
No. 153 et 154	1906	Yarmouth, N.-E	The New Burrill Johnson Iron Co	11,000	7,000	"	104 0	22 0	8 0	3 0
No. 155	1906	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming & Son	11,000	5,000	"	110 0	25 0	8 0	3 0
No. 156 et 157	1913	New-Glasgow, N.-E	Brown Machine Co	14,000	14,000	"	77 0	28 0	8 3	3 4
No. 2 et 57	1907	St-Jean d'Iberville	M.T.P		4,000	Bois	68 0	21 0	7 0	2 6
No. 10	1904	Ottawa	M.T.P			"	71 0	19 0	7 0	2 6
No. 11	1904	Ottawa	M.T.P			"	73 0	19 0	7 0	2 6
No. 12 et 13	1910	Aylmer	James Bailie	2,000	1,500	"	54 0	13 0	5 6	18
No. 14	1908	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	Acier	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 15	1907	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	"	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 18 et 19	1914	Roberval	M.T.P	3,500	2,000	Bois	60 0	16 4	5 6	2 0
No. 20 et 21	1905	Sturgeon-Falls	Tassier & Smith	3,000	5,000	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 22 et 23		Sorel, P.Q	M.T P		1,500	"	62 0	17 4	7 0	3 0
No. 24 et 25	1906	Buckingham, Qué	W. H. Kelly	4,000	3,000	"	52 10	11 2	5 5	19
No. 26 et 27		Ottawa, Ont	M.T P		3,000	"	61 0	16 9	6 0	2 0
No. 28 et 29					4,000	"	76 0	22 6	7 0	2 4
No. 32 et 33					4,000	"	72 0	20 0	7 4	2 8
No. 35	1905	Ottawa	M.T.P		425	"	90 0	25 0	11 0	3 0
No. 38 et 39	1909	Toronto	Toronto Ship Yard Co	14,000	14,000	Acier	102 0	28 3	9 0	2 0
No. 40 et 41	1903	Temiskaming-Station	Charles Morin	2,000	3,500	Bois	67 0	25 6	5 0	18
No. 42 et 43					3,500	"	54 5	14 0	5 5	2 0
No. 44 et 45	1899	Ottawa	M.T.P		5,000	"	72 0	20 3	7 2	3 0
No. 48	1912	Grandes-Piles, Q	M.T.P	3,000	3,000	"	54 0	20 0	6 0	1 0
No. 49	1915	St. Jean des Piles	M.T.P	3,000	3,000	"	54 0	20 0	6 0	1 0
No. 50					4,500	"	132 0	28 6	9 0	3 0
No. 53 et 54	1913	Lévis	Geo. T. David & Sons	14,850	14,850	"	89 0	25 0	10 0	3 0
No. 16		Sorel	M.T.P		9,000	"	90 0	25 0	10 0	2 6
		Ottawa				"	72 0	21 0	9 0	2 6
No. 17	1913	Sturgeon Falls	Chas. Williams	4,700	4,500	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 115 et 116	1906	St-Jean, N.-B	J. Flemming, Phonix Foundry	17,000	14,000	Acier	108 0	23 10	8 3	2 6
No. 201 et 202	1911	Selkirk, Man	M.T.P	4,500	3,000	Bois	80 0	20 0	7 0	2 6
No. 203 et 204	1911	Selkirk, Man	M.T.P	2,500	1,700	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 205 et 206	1911	Selkirk, Man	M.T.P	2,500	1,700	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 209 et 210	1910	Winnipegosis, Man	M.T.P	2,500	1,700	"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1910	Westbourne, Man	M.T.P	2,700		"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1906	Westbourne, Man	M.T.P	3,000		"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 311	1911	Nelson, C.-B	Thos. Cunningham	5,000	4,000	"	74 3	24 0	8 6	2 0

*109 et 111-8.

No. 303 et 304	1911	Vancouver	Charles Mayhew	7,810	8,000	Bois	90 0	24 0	7 3	3 2
No. 305 et 306	1897	Victoria	W. Turpel & Sons	15,000	12,000	Bois et acier	101 6	27 6	10 6	3 0
No. 307	1912	North Vancouver	Charles Mayhew	12,333	8,000	Bois	100 0	27 4	9 8	4 6
No. 308, 309 et 310	1912	Vancouver	Charles Mayhew	12,300	8,000	"	100 0	26 6	11 0	4 0
No. 46 et 47	....	Ottawa	P.W.D.	....	3,500	"	....			
No. 207 et 208	1914	Le Pas, Man.	P.W.D.	3,000	2,500	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 158 et 159	1913	Ottawa	P.W.D.	6,000	6,000	"	72 8	22 3	7 0	2 8
No. 117 et 118	1913	Kingston	Kingston Shipbuilding Co.	32,500	32,500	Acier	144 0	32 7	11 0	4 0
No. 51, 52, 55 et 56	1913	Lévis	Geo. T. Davie & Sons	14,850	14,850	"	104 0	28 3	9 0	3 0
No. 36	....	Sorel	P.W.D.	....	9,000	Bois	90 0	25 0	10 0	3 0
No. 1	....	Sorel	P.W.D.	....	9,000	"	90 0	25 0	10 0	3 0
No. 119	....	....	....	....	2,000	"	60 0	22 6	7 0	2 9
No. 120 et 121	....	....	....	....	600	"	44 9	16 0	5 6	2 0
No. 3 et 4	....	Chicoutimi	P.W.D.	....	....	"	44 0	20 0	5 6	1 0

CHALANDS A PONT PLAT APPARTENANT AU MINISTERE, 1916.

Numéros du ministère.	Tirant d'eau chargés.	Nombre de compart.	Capacité de chaque compart. à bascules	Capacité totale.	Appareil de hissage pour les portes à bascule.	Employés avec.	Provinces où ils sont employés.	Remarques.
	′ ″		Vgs cubes	Vgs cubes				
No. 49	5 0	4	10·75	43	Rouleaux au centre	P. W. D. No. 122	Ont. et Qué	
No. 101 et 102	10 6	8	70	560	Arbre de couche sur le coté avec lev. à main.	P. W. D. No. 1	Provinces maritimes	
No. 103 et 104	10 6	8	70	560	" " " "	P. W. D. No. 1	Provinces maritimes	
No. 105 et 106	7 0	2	100	200	Treuil et chaîne avec levier	P. W. D. No. 2	Provinces maritimes	
No. 107	8 0	2	96½	193	Levier	P. W. D. No. 3	Provinces maritimes	
No. 108 et 109	6 3	2	100	200	Cabestan à chaque bout du chaland	P. W. D. No. 9	Provinces maritimes	
No. 110 et 111	6 0	2	50	100	Baril tubulaire, chaîne, barre et cliquet	P. W. D. No 10	Provinces maritimes	
No. 112, 113 et 114	6 6	1	50	50	Baril (bois) et chaînes	P. W. D. No. 11	Provinces maritimes	
No. 151	7 5	2	100	200	Treuil en avant et en arrière	P. W. D. No. 6	Provinces maritimes	
No. 152	7 5	2	100	200	" "	P. W. D. No. 6	Provinces maritimes	
No. 153 et 154	6 0	2	107½	215	Treuil avec roue d'engrenage	P. W. D. No. 7	Provinces maritimes	[1] No. 154 fut construit en 1907.
No. 55	8 0	2	100	200	Levier	P. W. D. No. 3	Provinces maritimes	
No. 156 et 157	7 2	3	56·78	170·34	Roue d'engrenage actionnée à la main	P. W. D. No. 13	Provinces maritimes	
No. 2 et 57	5 6	2	26	52	Chaîne sur rouleaux	P. W. D. No. 106	Ont. et Qué	
No. 10	6 0	2	48½	97	" "	P. W. D. No. 123	Ont. et Qué	
No. 11	6 0	2	50	100	" "	P. W. D. No. 123	Ont. et Qué	
No. 12 et 13	4 6	2	14	28	" "	P. W. D. No. 108	Ont. et Qué	
No. 14	11 0	8	75·7	607	Machines à vapeur	P. W. D. No. 109	Ont. et Qué	
No. 15	11 0	8	63·3	507	" "	P. W. D. No. 109	Ont. et Qué	
No. 18 et 19	5 0	2	32½	65	Chaîne sur rouleau en bois	P. W. D. No. 111	Ont. et Qué	
No. 20 et 21	7 0	2	50	100	Chaîne sur rouleaux	P. W. D. No. 112	Ont. et Qué	
No. 22 et 23	6 0	2	39	78	A la main	P. W. D. No. 113	Ont. et Qué	
No. 24 et 25	4 3	2	15	30	Rouleaux en fer actionnés à la main	P. W. D. No. 102	Ont. et Qué	
No. 26 et 27	5 6	2	33	66	Rouleau en bois et chaîne	P. W. D. No. 103	Ont. et Qué	
No. 28 et 29	6 0	3	40	120	Chaîne et câble sur rouleaux	P. W. D. No. 105	Ont. et Qué	
No. 32 et 33	6 7	2	52½	105	Chaîne sur rouleaux	P. W. D. No. 114	Ont. et Qué	
No. 35	9 6	6	41½	249	" "	P. W. D. No. 115	Ont. et Qué	
No. 38 et 39	8 6	5	60	300	" "	P. W. D. No. 117	Ont. et Qué	
No. 40 et 41	4 0	2	18½	37	Rouleau en acier	P. W. D. No. 118	Ont. et Qué	
No. 42 et 43	5 0	4	8¾	35	Déchargeur automatique	P. W. D. No. 119	Ont. et Qué	
No. 44 et 45	6 6	2	50	100	A la main	P. W. D. No. 120	Ont. et Qué	
No. 48	5 0	4	10·75	43	Rouleaux au centre	P. W. D. No. 122	Ont. et Qué	
No. 50	8 6	6	73·3	440	Chaîne, montée à la main	P. W. D. No. 117	Ont. et Qué	
No. 53 et 54	9 0	6	43·83	263	Chaîne sur rouleaux	P. W. D. No. 110	Ont. et Qué	
No. 16	9 0	6	41·66	250	Fil métallique sur rouleau	P. W. D. No. 116	Ont. et Qué	
	8 6	2	51	102	" "	P. W. D. No. 116	Ont. et Qué	Vendu depuis.
No. 36 et 17	7 0	2	50	100	" "	P. W. D. No. 112	Ont. et Qué	
No. 115 et 116	7 0	2	100	200	A la main	P. W. D. No. 4	Ont. et Qué	
No. 201 et 202	6 10	2	50	100	Rouleaux	P. W. D. No. 205	Man., Sask , Alta	
No. 203 et 204	5 0	2	30	60	"	P. W. D. No. 204	Man., Sask., Alta	
No. 205 et 206	5 0	2	30	60	"	P. W. D. No. 202	Man., Sask., Alta	
No. 209 et 210	5 0	2	30	60	"	P. W. D. No. 210	Man., Sask., Alta	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta	
No. 311	8 0	3	45	135	Roue et câble	P. W. D. No. 302	C.-B	
No. 303 et 304	7 6	4	50	200	A la main, cliquet et cabestan	P. W. D. No. 307	C.-B	
No. 305 et 306	10 0	5	60	300	Chaîne, fil métallique, à la main	P. W. D. No. 301	C.-B	

No. 307	8 6	5	52	260	Engrenage actionné par l'air ou la vapeur	P. W. D. No. 313	C.-B.
No. 308, 309 et 310	10 0	5	52	260	Engrenage à vis actionné par l'air	P. W. D. No. 306	C.-B.
Nos 46 et 47		2	30	60	Bascule sur le côté	P. W. D. No. 121	Ont. et Qué.
No. 207 et 208	5 10	2	30	60	Rouleaux	P. W. D No. 208	Man.
No. 158 et 159	6 0	2	50	100	Arbres de couche	P. W. D. No. 11	Provinces maritimes.
No. 117 et 118	12 0	8	63	505	" "	P. W. D. No. 1	" "
No. 51, 52, 55 et 56	8 0	5	60	300	" "	De réserve	Ont. et Qué.
No. 36	9 0	6	41·66	250	Fil métallique sur rouleau	P. W. D. No. 115	" "
No. 1	9 0	6	41·66	250	" "	P. W. D. No. 116	" "
No. 119	6 0	2	50	100	Rouleaux au centre	P. W. D. No. 10	Provinces maritimes.
No. 120 and 121	4 6	1	40	40	" "	P. W. D. No. 14	" "
No. 3 and 4	5 0	4	12½	50	" "	Grue à vapeur	Chicoutimi

CHALANDS A PONT PLAT APPARTENANT AU MINISTERE, 1916.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur présente.	Matériaux de la construction.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fond.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.	Tirant d'eau chargé.	Employé avec.	Remarques.
				$	$		″	″	″	′ ″	′ ″	′ ″	′ ″	′ ″		
....	1914	Pictou, N.-E.	William Talbot	450	450	Bois	3	3	2½	31 0	14 0	4 0	0 8	2 0	M.T.P. N° 5	Pour enlever les cendres, etc. de la drague.
No. 40	....	......	......	......	......	"	6	4	3	50 0	19 0	5 0	1 3	4 0	" N° 119	
No. 42	1903	Témiskaming	Charles Morin	1,200	800	"	3	3	3	36 0	20 4	4 6	1 6	4 6	" N° 118	
....	....	......	......	......	......	"	4	4	3	91 0	32 0	8 6	2 6	3 6	" N° 110	
....	....	......	......	......	2,000	"	4	4	3	85 0	30 0	8 6	2 0	6 0	" N° 117	
....	....	Chicoutimi	M. T. P.	......	......	"	5	4	3	89 0	35 0	12 0	2 6	9 0	" N° 115	Chaland à charbon.
....	1909	Roberval	Johnny Poitras	200	125	"	3	3	3	30 0	14 0	2 6	0 10	2 6	" N° 111	Employé pour charroyer le charbon et le bois.
....	....	Deschenes	......	......	300	"	3	3	4	40 0	16 0	3 4	0 6	2 6	" N° 108	L'un pour le comb. et l'autre avec cabine pour l'équipage
....	....	......	......	......	1,400	"	4	3	3	50 6	20 6	4 9	1 6	4 0	" N° 103	
....	....	......	......	......	......	"	4	3	3	50 0	20 0	4 0	1 0	3 4	" N° 122	
....	1906	Buckingham	W. H. Kelly	800	640	"	3	3	3	49 7	18 2	4 0	1 3	2 7	" N° 2	
....	....	......	......	......	2,000	"	6	4	3	78 6	18 0	9 0	3 0	4 6	" N° 113	
....	1913	[1]Ottawa	M. T. P.	1,000	400	"	4	2	3	51 0	20 0	5 0	1 3	4 0	" N′ 112	[1]Expédié par morceaux et assemblé à Sturgeon-Falls.
....	....	......	......	......	......	"	3	3	3	75 0	18 0	5 0	1 3	4 0	" N° 106	Barge à charbon.
....	1908	Penticton, C.-B.	M. T. P.	350	250	"	2	3	2	34 0	14 0	3 3	0 6	0 10	" N° 304	
....	1908	Chase, C.-B.	M. T. P.	850	374	"	3	3	2	40 0	16 0	3 7	0 6	0 12	" N° 309	Chaland p. le combustible.
....	1912	Nakusp, C.-B.	S. Mills	1,500	1,200	"	2½	2½	2¼	60 6	18 4	4 5	1 0	3 0	" N° 311	Allège à charbon.
....	....	......	......	......	500	"	2½	2½	2	51 0	16 0	3 0	0 6	1 2	......	
....	1911	Nelson, C.-B.	Thos. Cunningham	1,500	1,200	"	3½	3	2	60 0	18 0	4 4¾	1 0	3 0	M.T.P. N° 302	Barge à combustible, forge et atelier.
....	....	Golden, C.-B.	......	......	1,000	"	3	3	2½	50 0	18 0	3 6	0 10	2 2	Arrache-souches Muskrat.	
....	1913	Nelson, C.-B.	George Hale	1,653	1,600	"	6 & 4	3	1	50 0	18 0	4 0	0 9	3 4	Sonnette N° 1	Barge, capacité de 50 tonnes plancher de 2″ et lambris de 1″
....	....	Nakusp, C.-B.	......	......	500	"	2½	2½	2	40 0	20 0	4 6	1 0	1 6	[1] "	Employé comme campement.
....	....	Golden, C.-B.	......	......	850	"	3	3	3	50 0	18 0	3 6	1 0	2 6	......	
....	....	......	......	......	500	" et fer	6	4	3	86 0	24 0	5 5	1 6	4 6	M.T.P. N′ 307	Chaland p. charbon et entr. frigorifique.
....	1913	New Westminster, C.-B.	Westminster Marine Railways	3,236	2,700	"	4	2½	2	32 6 / 26 6	12 0	2 8 / 2 4	0 10	1 4	" N° 305	4 pontons longs et 8 courts.
....	1911	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyards*	*	*	"	4	2½	2	32 6 / 26 6	12 0	2 8 / 2 4	0 10	1 4	" N° 305	6 pontons long et 8 courts.
....	1910	New Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	1,820	"	4	2½	2	32 6	12 0	2 4	0 10	1 4	" N° 305	14 pontons.
....	1901	New Westminster, C.-B.	Royal City Planing Mills	......	......	"	4	2¾	1¾	34 0 / 24 0	12 0	2 3	0 10	1 4	" N° 305	Un ponton long et 11 courts.
....	1897	New Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	......	"	6	4	3	76 0	24 2	5 0	1 4	4 0	" N° 305	Chaland à tuyaux.
....	1904	New Westminster, C.-B.	M. T. P.	......	1,620	"	5	3	2½	60 0	18 0	4 0	1 8	2 6	" N° 305	Chaland à moteur, atelier de forgeron et de charpent.
....	1910	New Westminster, C.-B.	E. Mercer	1,000	630	"	5½	3	2½	45 6	16 6	5 0	1 0	3 0	" N° 305	Chaland pour l'eau.
....	1904	New Westminster, C.-B.	M. T. P.	4,533	4,000	"	6	4	3	86 6	27 0	6 8	1 6	5 0	" N° 305	Chaland pour l'huile comb.
No. 122	1911	Mahone Bay	O. A. Hanom	400	100	"	2	2	2	30 0	15 0	2 9	0 7	1 11	P.W.D. No. 15	Employé pour charroyer les déblais.

....	1913	North Vancouver......	Wallace Shipyards Ltd., and Standard Iron Works.	5,600	4,800	Bois......	6	4	3	66 9	21 0	5 9	0 10	5 0	P.W.D. No. 306	Chaland pour le pétrole.
Spoonbill..	1912	Penticton, C.-B.........	M.T.P......................	1,600	1,120	"	3	3	2	40 0	20 0	3 10	0 10	1 2	P.W.D. No. 304	Chaland-dortoir.
Mallard...	1914	Chase, C.-B............	M.T.P......................	1,762	1,762	"	3	3	2	50 0	18 0	4 0	0 12	1 2	Kuspidor.......	Chaland-dortoir.
....	1913	North Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,800	2,400	"	5	3	2¾	60 0	23 0	5 3	......	......	P.W.D. No. 306	Chaland-dortoir, 22 lits.
....	1912	North Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,500	2,500	"	6	3	3	61 0	20 9	5 8	......	......	P.W.D. No. 301	Chaland-dortoir, 24 lits.
....	1913	Victoria...............	Victoria Machinery Depot.....	177	140	"	....	....	....	18 6	10 0	2 6	......	......	....	Coût du scaphandre, $850.
....	....	....	....	......	......	"	4	3	3	59 6	20 6	2 9	1 9	......	P.W.D. No. 306	Atelier de charpentier.
....	1912	North Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd.......	2,500	2,200	"	4	3	3	53 8	20 8	6 6	......	......	P.W.D. No. 307	Chaland-dortoir, 12 lits.

* Longs $300 ch. Courts $200 ch.
* Longs $235 ch. Courts $155 ch.

CHALANDS DE NETTOYAGE APPARTENANT AU MINISTÈRE.

N°	Construit en	Construit à	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Matériaux de la construction.	Coque.			Profondeur qu'on peut atteindre.	Méthode d'actionnement des machines.
							Longueur.	Largeur.	Profondeur.		
							' "	' "	' "	' "	
1	1908	Ottawa..	M. T. P...........................	$8,000	$8,000	Bois..........	62 8	27 3	6 10	47 0	A vapeur.
2	1914	Ottawa..	M. T. P...........................	....	....	Bois..........	35 0	18 0	3 6	20 0	A la main.
3	1914	St-Jean, N.-B..................................	M. T. P...........................	....	....	Bois..........	30 0	13 0	3 6	60 0	A la main.

BATEAUX D'INSPECTION APPARTENANT AU MINISTÈRE, MAIS NON CONTROLÉS PAR LA DIVISION DU DRAGAGE.

Nom.	N° d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Construit en.	Construit à	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur.	Coque. Largeur.	Coque. Profondeur.	Coque. Méth. d'act. des machi.	Vitesse moyenne.	Machines. Nombre.	Machines. Grandeur.	Machines. Type.	Machines. I.H.P.
						$											
Eugene			1915	Brockville, Ont.	Harold F. Hodson	3,790		Bois	35 0								
D.P.W.			1913	Dartmouth, N.-E.	E. F. Williams	5,750		Bois	46 0		4½	5 0				Gazoline	
Margaret			1914		The Midland Coal Dock Co.; The Georgian Bay Ship-bldg. Co.; Wm. Carson	15,650		Charpente en acier; Madriers en bois; Pont en sapin de la Colombie	83 0		11 0	8 2	10 milles à l'h.			Marine	160 c.-v.
Eleanor			1911	Douglastown, N.-B.	Geo. Henderson	3,617		Bois	48 0		9 6	4 6				Gazoline	55-60 c.-v.
Kegashka			1914		Min. des Trav. publics	9,000		Bois	71 0		8 0	7 0				Gazoline	
Marie Louise			1911		Simard & Paradis	2,500		Bois	37 0		8 0	4 0				Gazoline	
Jeannette			1912		Chantier maritime de Saint-Laurent	3,500		Bois	29 0		5 0	5 0				Gazoline	
Montmorency				Sorel, Qué.	M. Beauchemin	20,000		Bois	66 0		5 8	6 0					21-3 c.-v.
Florence				Brockville	St. Lawrence Engine Co. Ltd.	1,300		Bois	29 6			2 6				Gazoline	
Lillian			1905	(A été détruit depuis)	Capit. Geo. Bussey—travail à la journée	500		Bois	26 8		32 0	2 0				2 cylindres	10 c.-v.
Daphné			1912		Jos. Hobbs	2,000		Bois	41 0		6 6	2 6				Gazoline	
Cingalee			1905		Capit. Geo. Bussey—travail à la journée	6,500		Bois	78 0		5 0	7 0			8x16x12	Doty eng.	106 c.-v.
Nokomis						4,500		Bois	36 0		5 0	4 0				Gazoline	
Meteor			1913	Victoria, C.-B.	Point Ellice Boat Co.	600		Bois	25 0		5 6	2 10				Gazoline	
Eloyne			1912	Nelson, C.-B.	Thos. Cunningham	1,682		Bois	27 8		3 0	2 6				Gazoline	60 c.-v.
Leila			1914	Prince-Rupert	Dép. des Trav. publics	3,532		Bois	41 0		5 4	3 7				Gazoline	25 c.-v.
Thelma			1910	Penetanguishene, Ont.	N. E. Gidley	2,100		Bois	35 0		3 10	2 8				Gazoline	
Senawa Nabee			1911		Fred. S. Heans	8,000		Bois	52 0		6 0	4 0				Gazoline	
Oswegatchie						28,000		Bois	71 0		7½	6 0				Charbon	

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède trois bassins de radoub, à savoir: le bassin de radoub *Lorne*, à Lévis, dans la province de Québec; celui de Kingston, dans la province d'Ontario, et un autre à Esquimalt, près de la ville de Victoria, dans la Colombie-Anglaise. Il en met deux en opération lui-même.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Au cours du dernier exercice financier, on a installé trois nouvelles chaudières et renouvelé le devant de trois chaudières; le bassin a été entretenu en son bon état ordinaire.

Les revenus ont été de $30,495.63 et les dépenses pour l'entretien et les améliorations ont été de $24,113.05.

BASSIN DE RADOUB DE LAUZON.

Ces travaux sont décrits dans le rapport annuel de 1915.

Au cours de l'exercice 1915-16, on a exécuté l'excavation du bassin de radoub, à partir de l'entrée, sur une longueur de 500 pieds et sur toute sa largeur et jusqu'à sa profondeur complète.

Le bassin du caisson a été complètement excavé et les ¾ des fondations de la bâtisse pour la pompe ont été aussi creusés.

Les travaux d'excavation ont été commencés vers le 10 juin et terminés vers le 15 décembre 1915.

L'excavation du tunnel devant servir au passage conduisant à la bâtisse de la pompe a été commencée le 8 janvier 1916 et le 31 mars, était complétée sur une distance de 385 pieds sur 540.

Tous les déblais enlevés durant l'année et qui ne furent pas employés dans le remblayage, ont été placés dans les caissons et dans la cour; le reste a été transporté sur le terrain voisin appartenant à Mons. Belleau.

La drague à échelle a enlevé durant l'année, 55,759 verges cubes de terre et 700 verges de roc sous-marin.

Au cours de l'année, quatre caissons ont été immergés, un pour les piliers de direction et les trois autres pour le quai d'accostage. Un autre pour les piliers de direction a été construit, mais il était trop tard pour l'immerger.

La superstructure en béton du quai d'accostage a été construite sur une longueur de 280 pieds.

Les travaux ont été commencés en juin et terminés en décembre.

L'ouvrage en béton a été commencé en avril et terminé en décembre 1915.

Les murs principaux et le fond du bassin ont été construits, à partir de l'entrée, sur une distance de 125 pieds, comprenant le bassin extérieur du caisson flottant, le bassin du caisson à rouleaux et la cale du caisson. Cet ouvrage a été complété, y compris le posage du granit requis.

La construction du caisson flottant et du caisson à rouleaux a été commencée en novembre 1915, et le 31 mars, 905 tonnes de matériaux avaient été employées pour le caisson à rouleaux et 200 tonnes pour le caisson flottant. Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de la *Canadian Inspection Co.*

Au cours de 1915-16, l'usine du pouvoir et la cheminée ont été construites. L'ouvrage a été commencé en septembre 1915 et le 31 mars, l'usine du pouvoir et la cheminée étaient complétées, à l'exception du peinturage.

Dans le compartiment du générateur, une grue pouvant lever 15 tonnes a été installée et deux générateurs (1,500 KW. et 300 KW.) ont été mis en place.

Dans le compartiment des chaudières, on était à installer les chaudières et, le 31 mars, les grilles et les distributeurs de toutes les chaudières, étaient posés.

Le 31 mars, une quantité considérable de matériaux était sur les lieux pour laquelle une avance de 50 pour cent a été faite, soit $193,103.38.

Les dépenses pour l'exercice 1915-16 ont été de $993,802.27.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1916, 31 vaisseaux sont entrés dans le bassin pour être réparés, peinturés, etc. Le bassin a été occupé durant 232 jours et le montant total des droits perçus s'élève à $23,662, soit $10,000 de plus que le revenu de l'année précédente.

Le personnel du bassin de radoub a été employé à faire entrer les vaisseaux ci-dessus mentionnés dans le bassin et à les faire sortir, ainsi qu'à tenir le terrain en bon état et à faire de légères réparations aux bâtisses et aux clôtures.

Le personnel s'occupant des machines a été employé à renouveler l'intérieur de la bâtisse et à faire les réparations nécessaires aux machineries, à part leur besogne ordinaire de faire entrer et sortir les vaisseaux.

La partie du matériel au-dessus du niveau du sol est en bon état, mais avec l'appareil que nous avons pour assécher le ponceau inférieur, il est très difficile de faire une complète inspection du bassin, au-dessous de la surface. Pour cette raison, il a été nécessaire d'avoir de l'aide du dehors, au coût de $99.25, afin de réparer la pompe principale. On devrait installer une pompe centrifuge verticale, de 6 pouces, submergée et actionnée par un moteur électrique, pour remplacer la pompe à vapeur. Comme les machineries en général sont installées depuis environ 30 ans, on doit s'attendre de temps en temps, à des renouvellements de ce genre.

L'efficacité de ce bassin serait de beaucoup augmenté par l'installation d'une grue mobile, qui coûterait $9,000; cette amélioration serait d'un grand service aux vaisseaux subissant des réparations.

Dépenses totales pour l'exercice financier, $19,202.07.

ÉCLUSES ET BARRAGES.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

A Poupore, dans le comté de Labelle, à 12 milles en haut de Buckingham, sur la rivière du Lièvre, une écluse et un barrage ont été construits en 1886-92 pour surmonter les difficultés causées par le Petit Rapide, afin de rendre la navigation possible jusqu'à High-Falls, à 12 milles plus haut. Pendant la saison libre, il y a service de bateau quotidien.

En 1903, un éboulis considérable détruisit le barrage. Ce barrage a dû être réparé, les écluses, etc., ont dû être réparées et améliorées et beaucoup de dragage a dû être exécuté avant que la navigation fût rétablie, en 1907. En 1914-1915, un pilier de direction en caisson, s'étendant jusqu'à 300 pieds en bas de l'entrée de l'écluse, a été ajouté à l'ouvrage principal et le vieux mur de soutènement en caisson a été remplacé par une structure en béton, de 309 pieds linéaires, afin de retenir le remblayage sur le côté du mur de maçonnerie donnant sur la rivière. Il y a plusieurs caissons d'ancrage et estacades en haut du barrage pour le flottage des billots. Ces travaux

doivent être améliorés de temps en temps et ils doivent être par conséquent continuellement entretenus.

L'ouvrage pendant l'exercice dernier consista à faire fonctionner l'écluse; à placer et réparer les estacades; à réparer la vanne; à réparer le bois du glissoir, la plate-forme, les rouleaux, les échelles, et les plaques angulaires en fer forgé; à poser une nouvelle plate-forme et une charpente pour le treuil des estacades; à renouveler plusieurs des longrines et des parties du lambrissage sur le tablier du barrage; à renouveler quelques longrines et à réparer le pavé du caisson de défense; à ériger deux nouveaux hangars pour emmagasiner les matériaux; à exécuter des légères réparations à la maison du gardien de l'écluse et à se procurer des matériaux pour construire une clôture autour de la propriété du gouvernement.

Dépenses pour l'exercice financier, $3,935.68.

RIVIÈRE MONTRÉAL.

Barrage à Latchford.

Latchford, district de Nipissing, est un petit village situé sur la ligne du chemin de fer T. & N. O., le long de la rivière Montréal.

En 1910, on avait commencé la construction d'un barrage régulateur pour l'emmagasinage des eaux. Les travaux n'avançant pas d'une manière satisfaisante, etc., le ministère a dû en prendre charge, en 1912, et le barrage fut mis en opération tard, en 1913. Plusieurs travaux auxiliaires comprenant des estacades fixes, le mécanisme d'actionnement, l'ouvrage d'amélioration en rapport avec l'entrée et la décharge des eaux, à Latchford, ainsi que les améliorations au chenal des rapides au Porc, etc., le tout en rapport avec le plan général, ont été complétés depuis.

L'entretien du barrage, au cours de l'année dernière, comprenait le maniement des poutres d'arrêt, la mise en place et l'enlèvement des estacades fixes, l'enregistrement des données de l'échelle d'étiage, etc. Au printemps de 1915, environ 450,000 pièces de bois de pulpe et de billots ont passé par la vanne de décharge du barrage sans difficultés pour les bûcherons. En attendant qu'on exécute certaines améliorations projetées qui nécessiteraient de nombreux quartiers généraux pour le gardien, la vieille bâtisse dont il se sert comme résidence a été réparée et entretenue en bon état.

Dépenses d'entretien pour l'exercice financier, $2,227.06.

YAMASKA, ÉCLUSE ET BARRAGE.

L'écluse et le barrage construits sous contrat en 1882 sont situés à environ 2 milles en bas du village de Saint-Michel d'Yamaska, à l'endroit où le chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern* traverse la rivière Yamaska et où le gouvernement a construit un quai en 1909.

La rivière Yamaska prend sa source dans le comté de Brome, et après un cours de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. Au moyen de ces structures et du dragage à travers les battures en haut de l'écluse, on a rendu la rivière navigable pour des vaisseaux tirant au plus 4 pieds d'eau, jusqu'à Belle-Pointe ou le rapide de la Grosse-Roche, une distance de 20 milles de l'embouchure de la rivière.

Le barrage consiste en un caisson rempli de pierre, lambrissé en madriers sur le côté supérieur, de 502 pieds de longueur avec une culée en caisson avec parements clos et remplie de pierre, à chaque bout.

En 1915-16, la somme de $1,500 a été dépensée pour les salaires du gardien de l'écluse et de son assistant; $449.25 ont été aussi dépensés pour ouvrir l'écluse au printemps, la fermer à l'automne, pour emmagasiner pendant l'hiver les matériaux servant à l'écluse, pour réparer une partie de l'ouvrage et acheter de nouveaux matériaux.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

Le gouvernement du Canada possède et exploite des glissoirs et des estacades flottantes qui ont été construits afin de faciliter le flottage du bois carré, des billots, du bois aplani et de dimensions spéciales, etc., sur la rivière Ottawa et ses affluents, sur les rivières Saint-Maurice et Saguenay, et aux chutes Fénélon et Burleigh de la rivière Trent.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs, directeurs des constructions fluviales, MM. R. F. H. Bruce, F. X. T. Beringuet et P. E. Amiot fournissent des détails concernant les constructions, les améliorations et réparations qui ont été faites sous leur direction durant l'exercice, aux glissoirs, estacades, appontements, barrages, cours d'eau, bâtiments, etc., appartenant au gouvernement. Ces rapports fournissent de plus un état de dépenses encourues, et les quantités des différentes sortes de bois qui ont été employées pour les ouvrages relevant de chaque service, et d'autres informations d'intérêt général, utiles aux personnes s'occupant particulièrement de l'industrie forestière ainsi qu'au public.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

(Par R. F. H. Bruce, ingénieur-surintendant.

M. E. D. Lafleur,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport suivant sur les travaux exécutés sous ma surveillance durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES—STATIONS DE LA RIVIÈRE.

Chaudière-nord.—On a posé des barres en fer au fond du glissoir supérieur et sur la face de la pile de direction, en bas de la sortie du glissoir inférieur. Le fond du premier glissoir a été raccommodé et au pied de l'autre glissoire, un tablier en bois a été fixé afin d'empêcher les billots de se briser contre le roc du fond de la rivière, lorsque l'eau de la rivière d'Ottawa est basse.

TRIBUTAIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Le plancher des estacades a été réparé, environ 3,000 pieds de planches ayant été employés dans ces travaux. A différents endroits, dans l'estacade principale; on a posé vingt-quatre boulons à vis en fer de 1½ pouce, afin de lier les pièces de bois ensemble et de renforcer ainsi les sections solides. On a ajouté aux estacades d'en haut du pont du Pacifique-Canadien sept chaînes de ¾ de pouce, chacune de 45 pieds de longueur. On a réparé les parties endommagées de la clôture, le long du terrain appartenant au gouvernement. Les bateaux et les chalands ont été examinés et peinturés et on a renouvelé avec des matériaux neufs les madriers brisés sur le pavé des deux ponts traversant les canaux conduisant au lac Leamy. La bâtisse du poste, les magasins et les hangars ont été entretenus en bon état.

Rivière Madawaska.—A l'embouchure de la rivière Madawaska, plusieurs des chaînes dans les estacades de retention, avaient tellement rongé les pièces de bois qu'elles menaçaient de s'y arracher. Cinquante-trois longueurs d'estacades doubles et vingt-deux longueurs de simples ont été sorties de l'eau; les bouts défectueux ont été sciés et on a percé de nouveaux trous, à deux pieds des extrémités des pièces de bois,

pour les chaînes. Des boulons à vis en fer, de 1 pouce, ont été fixés à chaque bout et au centre des sections doubles, afin de retenir les pièces de bois ensemble. A la place de celles enlevées comme hors de service, on a placé vingt-quatre chaînes neuves, de $\frac{3}{4}$ de pouce par 17 pieds, dans les estacades. En général, les chaînes ont été complètement examinées et là où elles étaient défectueuses, on y a substitué des parties neuves.

A Arnprior, les chaînes de raccordement et les crampes ont été réparées et on a raccommodé des parties de la cloison étanche et des estacades de direction.

A Springtown, deux piliers, un au nord et l'autre sur la rive sud, construits en rapport avec l'estacade de retention, ont été reconstruits. Le premier a $9\frac{3}{4}$ pieds de hauteur et le dernier, $8\frac{3}{4}$ pieds. Les piliers sont de 16 pieds carrés et remplis de pierre.

A la tête du lac Calabogie, douze chaînes de $\frac{3}{4}$ pouce par 11 pieds, ont été fournies pour les estacades de l'endroit et on s'est procuré du bois suffisant pour la construction du sommet de trois des piliers.

A High-Falls, on a placé dans le barrage plat, au sud de l'entrée du glissoir, trois longueurs de soliveaux, chacune de 129 pieds, et quatre liernes, de 25 pieds de longueur. La face du barrage a été lambrissée avec du pin de 2 pouces par 19 pieds de longueur, sur toute la largeur du barrage. Le barrage de contrôle principal a dû être étanché afin d'obtenir suffisamment d'eau pour le glissoir, quand l'eau était basse, pendant les mois d'été. On a acheté du bois pour la reconstruction de la partie supérieure d'un des gros piliers triangulaires, du haut de l'entrée du glissoir.

A Chain Rapids, on a placé environ 100 verges cubes de pierre dans les piliers de la cloison étanche et dans les ailes du barrage, entre la cloison étanche et la rive nord. On a acheté du bois pour la construction du sommet de quatre des piliers supportant les estacades de direction, conduisant au glissoir.

Rivière Coulonge.—A High-Falls, on a renouvelé le fond du glissoir, sur une longueur de 60 pieds, à son entrée. On a posé sept nouvelles soles transversales pour supporter le plancher, qui consiste en deux rangs de madriers d'érable de 3 pouces. A une courte distance en bas de l'entrée du glissoir, où la structure est très haute, les caissons de fondations ont été exhaussés de deux pieds et d'autre lest a été jeté dans les caissons pour en augmenter la solidité. Sept chevalets, de 18 pieds de hauteur, ont été érigés pour supporter la superstructure, et d'autres chevalets qui avaient été dérangés ont été remis dans leur position première et bien en ligne. Plusieurs nouvelles longrines étaient requises et d'autres ont été levées, mises convenablement en place, servant ainsi à nouveau. On a employé des matériaux neufs pour soixante-cinq poteaux, douze soles transversales et pour le lambrissage, sur les côtés et au fond du glissoir. Trois était en chaînes de $\frac{3}{4}$ pouce ont été posés pour affermir la superstructure. Ces étais sont de 29 à 33 pieds de longueur, ayant un bout attaché au boulon d'ancrage, sur le côté de la montagne, et l'autre assujetti aux pièces de bois du glissoir. La partie du glissoir ainsi réparée est de 350 pieds de longueur. A un autre endroit, dans la troisième section du glissoir, des réparations du même genre ont été exécutées, sur une longueur de 100 pieds. La partie supérieure du caisson a été reconstruite et on a renouvelé 17 chevalets, de 18 pieds de hauteur, 17 soles transversales et 34 poteaux, ainsi que les soliveaux de plancher; deux étais en chêne ont été posés dans cette section; ils ont 16 pieds de longueur et assujettis de la même manière que ceux de la première section. Le glissoir, qui a 3,000 pieds de longueur, a été complètement examiné; on a dû renouveler, à plusieurs endroits, des poteaux, des liens et des pièces de lambrissage. On a posé dix-neuf barres de fer de $\frac{1}{4}$ pouce par 4 pouces dans les sections courbes du glissoir afin de protéger le pavé.

Rivière Noire.—A High-Falls, on a reconstruit une partie du glissoir, s'étendant sur une longueur de 194 pieds, à partir de la sortie. Des soles transversales, de 14 à 16 pieds de longueur ont été posées à 5 pieds de distance d'axe en axe et boulonnées,

là où c'était possible. Le pilier sur le côté est a 35 pieds de longueur, 5 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, l'extrémité supérieure du pilier se rétrécissant jusque dans le mur latéral du glissoir. L'autre pilier, sur le côté opposé, a 170 pieds de longueur, 5 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur et constitue le côté ouest du glissoir. Le fond du glissoir est en pièces de bois de 10 pouces lambrissées avec des madriers d'érable de 3 pouces et on a posé sur le lambrissage des barres en fer de ¼ pouce. Les côtés du glissoir, à part l'ouvrage en caisson, sont en bois solide, supportés de la manière ordinaire, par des poteaux et des liens. En construisant cette nouvelle section, on a réduit considérablement les parties courbes en vue de diminuer l'usure des côtés. A la sortie du glissoir, on a enlevé au moyen d'explosif des écueils de roche qui se trouvaient dans le lit de la rivière, afin d'assurer le passage du bois. A l'extrémité supérieure de cette nouvelle partie du glissoir, les côtés en bois qui étaient beaucoup usés, ont été aplanis à l'herminette, sur une longueur de 187 pieds, et la surface a été recouverte de madriers d'érable pour combler le niveau original. On a placé des nouvelles chaînes dans les estacades de direction, à l'entrée du glissoir, où il y avait des parties endommagées.

Rivière Petewawa.—A l'embouchure de la rivière Petewawa, un nouveau pilier, de 16 pieds carrés, a été construit pour supporter l'estacade de retention. Le pilier a 9½ pieds de hauteur, se trouve dans 3½ pieds d'eau et est protégé en avant au moyen de trois défenses, de 8 pieds de longueur.

A la première chute une partie du lambrissage sur le barrage plat, au nord de l'entrée du glissoir, qui s'était un peu détachée, a été solidement clouée.

A la seconde chute, des réparations considérables ont dû être exécutées au glissoir et aux barrages en rapport avec le glissoir. La superstructure du glissoir, des piliers de la tête jusqu'à 210 pieds plus bas, a été reconstruite. Une partie des fondations en caisson, à l'extrémité supérieure, a dû être construite avec du bois neuf. Ce caisson a 80 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur. Il y a 35 soles transversales, de 20 à 32 pieds de longueur, placées à 6 pieds de distance d'axe en axe. Le glissoir a 10 pieds de largeur, aux piliers de la tête et 5 pieds de largeur à l'extrémité du nouvel ouvrage; la hauteur varie de 6 à 4 pieds et 10 pouces. Le plancher sur les côtés et au fond est en pin de 4 pouces. Le fond du glissoir, entre les piliers de la tête, a dû être renouvelé, comme il y avait quelques-unes des soles transversales de brisées. On a posé quatre billots d'arrêt au glissoir et on a renouvelé quelques pièces de bois, dans le sommet du pilier, sur le côté sud. Une partie du barrage, au nord du glissoir, a dû être reconstruite; cette partie a 150 pieds de longueur. On a posé les soliveaux, les traversines et le plancher.

On a fourni trois poutres d'arrêt pour la vanne de décharge de ce barrage, et une grande quantité de gravier a été épandu le long des fondations du barrage pour le rendre aussi étanche que possible. Au sud du glissoir, la vieille vanne de décharge, vis-à-vis de l'emplacement de la scierie, a été lambrissée avec des madriers de pin de 4 pouces.

A Bois Dur, une partie du pilier d'évitement, qui était détériorée, a été renouvelée. Le pilier a 183 pieds de longueur, 13 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur. Il est construit avec du bois de 10 pouces, à parements clos, en avant, et à parements ouverts, en arrière. Le sommet des deux piliers supportant les estacades a été réparé; l'un d'eux a 20 pieds carrés et l'autre, 18 pieds par 20 pieds. Trois rangs de parements ont été placés sur chaque pilier, donnant au nouvel ouvrage une hauteur de 4 pieds; chaque pilier est muni d'un poteau de résistance et des défenses ordinaires. A la vanne d'alimentation, on a construit un nouveau pilier de 13 pieds carrés et de 4 pieds de hauteur.

Aux rapides Thompson, des dépenses ont été faites pour l'acquisition des poutres d'arrêt des vannes et du bois a été employé dans le barrage de retention.

A la chûte des Peupliers, on a posé du pin sur le sommet du pilier adjacent à la chute et sur le barrage s'étendant de l'extrémité supérieure de ce pilier jusqu'au rivage; quatre rangs de barres de fer, de ⅜ pouce par 4 pouces ont été fixées afin de protéger la face contre le frottement.

A la station McDonald, on a dû réparer le barrage principal, au nord du glissoir. Le vieux barrage a 81 pieds de longueur, mais le neuf en a 104, l'ouvrage ayant été prolongé à travers l'entrée du vieux glissoir jusqu'au rivage. Le barrage dont la hauteur varie de 7 à 8 pieds est en pin et les traversines sont posées à 8 pieds de distance, d'axe en axe. En enlevant le vieux lambrissage du barrage, on a pris soin de ne pas l'endommager afin qu'on puisse l'employer de nouveau dans ces travaux. Un rang de madriers de pin, de 2 pouces d'épaisseur, a été posé sur le vieux lambrissage, en brisant le joint, afin de faire pénétrer autant d'eau que possible dans le glissoir. A la sortie du glissoir, on a raccommodé l'ouvrage en caisson, sous le plancher. Cinq pièces de bois de 22 pieds de longueur, ont été poéses sur les piliers, les liens de support étant posés en rangs doubles. A la tête de l'estacade de direction, sur le côté nord, on a construit un pilier pour retenir l'estacade; il a 12 pieds carrés et 12 pieds de hauteur, et contient un poteau de résistance. Un talus en pierres perdues a été construit en arrière et sur chaque côté du pilier afin de prévenir l'affouillement du rivage, pendant les saisons des hautes eaux. On a fourni trois longueurs de bois pour les estacades de direction du côté nord; on a renouvelé six chaînes et posé un pivot en frêne, à l'entrée du glissoir, pour l'estacade du côté nord.

GLISSOIRS ET ESTACADES EN GENERAL.

La somme de $1,200 a été prise du montant approprié pour les travaux de la rivière Ottawa, $1,200 pour ceux de la rivière Coulonge et $800 pour ceux de la rivière Noire.

Ces montants ont été dépensés pour l'achat de bois, de madriers et d'autres matériaux nécessaires à la réparation des glissoirs, estacades et piliers sur ces deux rivières, tel que décrit dans le rapport ci-dessus.

Au printemps dernier, l'eau de la rivière Ottawa et de ses tributaires était très basse, tôt dans la saison. Elle commença à monter, au commencement d'avril et continua à s'élever jusqu'au 13 mai, époque de sa hauteur maximum de la saison; son niveau fut beaucoup plus bas que dans les autres années. Le 18 mai, l'eau commença à baisser mais la diminution en fut retardée plusieurs fois au cours de la saison par les grosses orages, de sorte qu'en fin de compte, la saison fut très favorable à la descente des billots.

En soumettant le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. H. BRUCE,

Ingénieur-surintendant des travaux de la rivière Ottawa.

ETAT DES DÉPENSES POUR RÉPARATIONS AUX TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA PENDANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

Désignation des localités.	Provinces.	Districts électoraux.	Dépenses du 1er avril au 30 novembre 1915.		Dépenses du 1er décembre 1915 au 31 mars 1916.		Dépenses du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.	
RÉPARATIONS ORDINAIRES.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Ottawa—								
Chaudière-nord	Québec	District de Wright	....	201 94	....	23 76	....	225 70
Tributaires de la rivière Ottawa—								
Rivière Gatineau	Québec	District de Wright	283 43		219 83		503 26	
" Madawaska	Ontario	Comté de Renfrew-sud	1,876 12		2,747 60		4,623 72	
" Coulonge	Québec	Comté de Pontiac	2,554 33		....		2,554 33	
" Noire	Québec	Comté de Pontiac	1,553 73		236 75		1,790 48	
" Petewawa	Ontario	Comté de Renfrew-nord et comté de Nipissing	3,878 87	10,146 48	2,754 04	5,958 22	6,632 91	16,104 70
								16,330 40
GLISSOIRS ET ESTACADES EN GÉNÉRAL.								
Rivière Coulonge	Québec	Comté de Pontiac	461 25		738 73		1,199 98	
Rivière Black	Québec	Comté de Pontiac	373 34	834 59	426 46	1,165 19	799 80	1,999 78
		Total	....	....	....	....	....	18,330 18

JOS. KENT,
Comptable.

27 avril 1916.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. T. BERLINGUET, ingénieur-surintendant.)

TROIS-RIVIÈRES, 24 octobre 1915.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—La rivière Saint-Maurice, qui parcourt de l'ouest à l'est une distance de 350 milles et draine le vaste territoire compris dans ce trajet, est un des plus grands tributaires du fleuve Saint-Laurent.

Pendant la saison commerciale de 1915, les fluctuations du niveau dans la rivière Saint-Maurice, à l'époque du flottage des billots, ont été assez favorables; pendant la saison, 11,602,791 billots ont été distribués le long de la rivière et descendus jusqu'aux différentes scieries.

Lorsque l'eau était à son plus bas niveau, après le flottage des billots, les fondations des piliers ont été examinées et réparées; le tout a été mis en bon état, prêt pour la saison prochaine.

Depuis 60 ans, les travaux de l'entretien des estacades ont été faits à la journée par le personnel ordinaire; les montants dépensés pendant l'année peuvent se résumer comme suit:—

Personnel	$16,629 70
Bateaux "Alligators"	12,386 08
Coût de fonctionnement	10,750 33

La somme de $13,917.15 a été dépensée, au cours de l'année en rapport avec les travaux suivants:—

Grandes Piles.—L'inspection et l'entretien des estacades et des piliers.

Sainte-Flore.—On a placé 200 verges cubes de pierre dans les piliers; on a complété 2 piliers et réparé 1,000 pieds d'estacades de 5 pièces de largeur.

Grand'Mère.—L'entretien et l'inspection; 4 têtes en béton ont été posées sur les piliers.

Chutes Shawinigan.—On a réparé 757 pieds d'estacades de 5 pièces de largeur et construit 2 piliers d'ancrage.

Trois-Rivières.—L'entretien et l'inspection.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. T. BERLINGUET,

Ingénieur-surintendant des travaux de la rivière Saint-Maurice.

RAPPORT DES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAGUENAY.

(Par P. E. AMIOT, ingénieur-surintendant.)

Les estacades du Saguenay sont situées sur la rivière Saguenay, à six milles de la ville de Chicoutimi.

Le pilier, de 20 pieds carrés par 20 pieds de hauteur, qui avait été préparé pour l'immersion, l'année dernière, a été complété au cours du présent exercice. C'est une structure en bois rond, remplie de lest et lambrissée avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur. Les bureaux sur le côté sud, et la maison du gardien, sur la rive nord de la rivière, ont été peinturés. On a recouvert en madriers de 3 pouces 20 sections des estacades, de 80 pieds de longueur par 3 pieds de largeur, et on a construit six nouvelles parties, de 60 pieds de longueur.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $2,900; commencé le 1er avril, il fut terminé, le 31 mars.

TRENT ET NEWCASTLE.

Burleigh-Falls, comté de Peterboro, est situé à l'extrémité ouest du lac Stony, sur le canal Trent, à environ 22 milles de Peterboro.

Le ministère perçoit des droits en rapport avec le barrage et les glissoirs, entretenus à cet endroit pour faciliter le maniement des billots.

Ces travaux existent depuis un bon nombre d'années et pendant cette période, on y a fait que de légères réparations. Les travaux étaient donc dans un état de détérioration et on a dû en faire pour ainsi dire l'entière reconstruction. Cet ouvrage a été commencé en 1913-14, lorsqu'une partie des travaux a été reconstruite, comme suit: la reconstruction complète d'un barrage rempli de pierre (du type gravité), de 140 pieds de longueur, d'une hauteur maxima de 6 pieds; un caisson de 100 pieds de longueur, 8 8pieds de largeur, 8 pieds de hauteur; la construction d'un nouveau caisson, de 48 pieds de longueur, 8 pieds de largeur, et 6 pieds de hauteur; des réparations générales aux caissons et aux estacades.

Du 16 novembre au 31 décembre, les travaux suivants ont été exécutés:—

Côté nord.—Des caissons, de 8 x 14 x 6 pieds, et de 14 x 14 x 6, ont été reconstruits avec des pièces de bois de 10 x 10 pouces, et remplis de lest jusqu'au-dessus du niveau de l'eau basse. Un barrage rempli de pierre, de 75 pieds de longueur et d'une hauteur maximum de 9 pieds, construit en chevalets de pièces de bois de 10 x 10 pouces, espacés de 8 pieds, d'axe en axe, avec quatre traversines horizontales de 10 x 10 pouces et un plancher en madriers de 3 pouces. On a reconstruit sur la vanne le trottoir en madriers, de 20 x 4 pieds et on a posé six poutres d'arrêt de 10 x 18 pouces par 18 pieds de longueur.

Côté sud.—On a reconstruit la nouvelle extrémité du caisson de 6 pieds de hauteur et de 13·5 pieds de longueur. Les cloisons verticales ont été reconstruites, de 6 pieds de hauteur, de 8 pieds de longueur, avec des pièces de bois, de 10 x 10 pouces, assujetties une à l'autre et boulonnées. On a reconstruit le trottoir en madriers de 2 pouces; ce trottoir a 60 pieds de longueur par 4 pieds de largeur et est posé sur des soliveaux de 10 x 10 pouces et on a renouvelé les poutres d'arrêt dans trois vannes, de 10 x 10 pouces.

Dans les deux parties de ces travaux, il a été nécessaire d'enlever les vieilles structures et excaver le roc solide jusqu'à une profondeur considérable afin d'assurer une bonne fondation aux nouvelles structures.

Dépenses pendant l'exercice financier, $1,080.96.

PONTS ET CHAUSSEES.

On peut remarquer que dans les anciennes provinces du Dominion du Canada, le gouvernement a pris pour règle d'assumer le contrôle exclusif de la construction et de l'entretien des ponts interprovinciaux importants et des ponts considérables à travers les cours d'eau.

Dans les districts habités des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et à l'entretien des ponts ordinaires de grandes routes sur les grands cours d'eau; ponts qui sont très nécessaires pour fournir une communication ininterrompue à travers les chemins et les grandes routes d'importance nationale, que ni les municipalités, qui doivent le plus en bénéficier, ni les autorités territoriales, qui y sont le plus directement intéressées, ne sauraient ériger et entretenir à leurs seuls dépens.

Pendant l'exercice financier, des travaux ont été exécutés comme suit:—

ONTARIO ET QUEBEC.

PONTS D'OTTAWA, CHAUSSÉES ET ABORDS DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL.

Réparations ordinaires.

Pont Laurier.—L'ouvrage en acier de ce pont a été peinturé après en avoir enlevé toute la rouille et toutes les saletés. Des parties des garde-fous, où il y avait corrosion, ont été remplacées par des parties neuves.

Le pont Union actuel (interprovincial) érigé en 1889 sur la rivière Ottawa, à la Chaudière, est composé d'une seule travée, de 234 pieds et 6 pouces, construite avec des poutres jointes au moyen de boulons, espacées de 43 pieds d'axe en axe, et reposant sur des piliers de maçonnerie. Le tablier contient une double voie ferrée et un trottoir de 6 pieds.

Au cours de la période du 21 mai au 9 juin, certains changements et réparations ont été faits à la structure par la *Dominion Bridge Co., Ltd.* Les croisillons convergeant vers les joints de l'arche supérieure ont été tirés en arrière afin de les aligner, et on a fixé des coins pour les tenir espacés. Les connexions entre les poutres inférieures des tirants et les poteaux verticaux ont été considérablement resserrées, ainsi que les croisillons ajustables. Les barres des étais et les tirants supérieurs ont été assujettis ensemble par intersections. Plusieurs rivets et boulons ont été renouvelés dans les clôtures. Les pièces reposant sur les piliers ont été nettoyées, huilées et peinturées. Ces réparations et améliorations ont empêché tout cliquetis et les vibrations verticales exagérées.

On a posé des enseignes pour régulariser le trafic, limitant la vitesse, etc., sur cette structure. Les personnes responsables pour le transport de lourdes charges ont été notifiées à cet effet.

Du 25 février au 1er mars, on a enlevé la glace et la neige qui s'étaient accumulées sur le pont.

Dépenses pour l'exercice financier, $487.78.

Pont Union.—Les abords du pont Union ont été nettoyés et le plancher a été réparé là où requis. On a fourni des madriers de pin rouge pour renouveler les abords quand ceci sera nécessaire.

Pont sur le glissoir de la Chaudière.—Les abords de ce pont ont été nettoyés souvent pendant la saison, ainsi que les grilles et les ouvertures de drainage. Une section du trottoir granolithique, sur le côté est de l'extrémité sud, a été posée en neuf parce que cette partie du trottoir était fendue par l'expansion et la contraction de l'ouvrage en fer qui la supporte.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—Ce passage a été nettoyé souvent. On a peinturé la console en acier et les soliveaux de plancher sous le trottoir, les solives et les plaques supportant la chaussée adjacente au viaduc du chemin de fer *Ottawa Electric.* Plusieurs poutres s'étaient brisées par la corrosion et on les a remplacées. Aux deux extrémités de l'arche du nord, le mur en maçonnerie du côté est avait tellement bombé qu'il menaçait de s'écrouler; des murs en béton ont été construits afin de soutenir la maçonnerie. A l'extrémité nord, le mur a 62 pieds de longueur, 5 pieds de largeur à la base et 1½ pied, au sommet; la hauteur varie de 14 à 19 pieds. Le mur du sud a 82 pieds de longueur, 3 pieds de largeur à la base, se rétrécissant jusqu'à un pied au sommet; la hauteur moyenne est de 12 pieds. Les deux murs sont bien renforcés par des barres en fer. Les montants en fer des garde-fous, sur le côté ouest du passage, ont été redressés, les tuyaux en fer ont été ajustés et les garde-fous ont été peinturés. Le pavé en grès a été réparé à divers endroits et les grilles et les ouvertures de drainage ont été nettoyées.

Pendant l'hiver, la glace et la neige qui s'étaient accumulées sur les passages et les trottoirs de tous les ponts et les abords entre Ottawa et Hull, ont été enlevées. Quand il y avait du danger pour les personnes de passer sur les trottoirs glacés, on y répandait du sable afin d'empêcher tout accident. Au printemps, selon la coutume on creusa des gouttières et ouvrit les grilles pour laisser s'écouler l'eau couvrant les passages.

ÉTAT DES DÉPENSES FAITES POUR LES RÉPARATIONS DES PONTS POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

Désignation de l'ouvrage.	Province.	District électoral.	Dépenses du 1er avril au 30 novembre 1915.		Dépenses du 1er déc. 1915 au 31 mars 1916.		Dépenses du 1er avril 1915, au 31 mars 1916.	
Ponts à Ottawa, chaussées et abords du pont entre Ottawa et Hull—			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.
Pont Laurier	Ontario	Cité d'Ottawa	654 46		61 46		715 92	
Pont sur le glissoir de la Chaudière	Ontario	Cité d'Ottawa	302 75		273 23		575 98	
Pont Union	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa et district de Wright	199 88		978 39		1,178 27	
Chaussées et abords des ponts entre Ottawa et Hull	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa et district de Wright	1,561 61	2,718 70	968 21	2,281 29	2,529 82	4,999 99
		Total pour les ponts à Ottawa	....	....	....	....	....	4,999 99
Ponts de trafic fédéraux—								
Pont à Pond Creek	Québec	District de Wright	99 34		....		99 34	
Ponts à Portage-du-Fort	Ontario et Québec	Renfrew sud et comté de Pontiac	....		169 25		169 25	
Pont Bryson	Québec	Comté de Pontiac	975 46		....		975 46	
Ponts aux Rapides-des-Joachims	Ontario et Québec	Renfrew nord et comté de Pontiac	2,490 22	3,565 02	4 50	173 75	2,494 72	3,738 77
		Total pour les ponts de trafic fédéraux	....	....	....	....	....	3,738 77

JOS. KENT,
Comptable.

27 avril 1916.

PONTS DE TRAFIC SOUS LE CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Rapides-des-Joachims.—Les pavés en bois sur chaque travée traversant le chenal principal ont été complètement renouvelés. Les soliveaux de plancher ont 3 pouces par 12 pouces et 14 pieds de longueur; ils sont en pin. Un rang de madriers de pin de 2 pouces a été posé sur toutes les travées, donnant une largeur de 12 pieds pour le passage des voitures. Les pièces de garde sont en pin de 6 pouces carrés et sont placées sur chaque côté des ponts.

Le pont sur le chenal principal consiste en trois travées, formant une longueur totale de plancher de 438½ pieds. Le pont sur le chenal du glissoir a deux travées avec une longueur totale de 309 pieds de plancher.

Les abords des deux ponts ont été réparés, environ 200 verges cubes de remblayage y ayant été placées, surtout sur la partie adjacente au pavé des ponts, là où le gravier avait été emporté par l'eau.

Pont Bryson.—La travée sur l'extrémité est du pont Bryson qui est supportée par des piliers en bois s'était effondrée à travers des pièces de bois la supportant et avait brisé les longrines en dessous et menaçait de s'écrouler dans la rivière. Le trafic a été arrêté et on commença immédiatement les réparations nécessaires. Des chevalets en pièces de bois, reposant sur un remblayage en pierre dans les piliers, ont été érigés; la travée a été remise en place au moyen d'un vérin et des nouveaux corbeaux ont été fixés pour les plaques d'appui. Les chevalets construits dans les piliers sont de plus de 30 pieds de hauteur et sont en pièces de pin de 10 pouces. Deux rangs de bois neuf ont été placés sur le pilier central et on a pourvu des nouvelles pièces de support pour soutenir la travée sur les abords de l'est. On a posé sur le passage 300 pieds linéaires de cèdre, de 6 pouces carrés, pour les pièces de gardes, et 3,000 pieds de madriers de 3 pouces. A cause de la hauteur des piliers du pont, presque 40 pieds au-dessus de l'eau basse, et de l'espace restreint où doit se faire l'ouvrage, on a dû prendre beaucoup de précaution, en faisant les réparations, afin de prévenir tout accident.

Ponts de Portage-du-Fort.—Les abords des deux ponts au Portage-du-Fort, où la chaussée avait été emportée par l'eau, ont té réparés. A l'extrémité du pont sur le chenal principal, on a posé 140 verges cubes de pierre, pour former une fondation, avec environ 40 verges cubes de pierre fine sur le sommet. A l'extrémité du nord du même pont, on a posé les mêmes matériaux en mêmes quantités. A l'extrémité sud du petit pont, on a posé 30 verges cubes de pierre et 10 verges cubes de pierre fine sur le sommet. La clôture, à l'extrémité sud du pont principal, a été renouvelée sur une distance de 60 pieds; on a employé quatre nouveaux poteaux. A l'extrémité nord, on a renouvelé deux panneaux, de 16 pieds de longueur chacun.

Pont de Pond-Creek.—Le rang supérieur du plancher de ce pont était usé et a dû être raccommodé afin de conserver le rang de dessous. On a employé pour ces travaux du pin rouge, de 3 pouces d'épaisseur.

CHAPEAU (PONT).

Chapeau, comté de Pontiac, est un petit village situé sur l'île aux Allumettes, sur la rivière Ottawa, vis-à-vis de Pembrooke, Ont.

Vers 1870, un pont en bois a été construit, avec un octroi accordé par la législature provinciale, traversant le chenal Culbute, à Chapeau. La vieille structure a été remplacée par un pont moderne, en 1910-12, 40 pieds plus haut.

En juin, on a posé six plaques en acier sur le pont afin de remédier à la difficulté occasionnée par les joints d'expansion. On a placé 56 charges de gravier sur les abords.

Dépenses de l'exercice financier, $128.43.

PONT DE HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, est situé sur la rivière Ottawa, à mi-chemin entre Ottawa et Montréal.

Au cours des dernières années, on a fait beaucoup de travail préliminaire en rapport avec le choix et l'inspection de l'emplacement et le droit de passage pour le pont interprovincial projeté, devant traverser la rivière Ottawa, de Hawkesbury, Ont. à Grenville, Qué.

L'année dernière, on a préparé d'autres dessins de détail en rapport avec la superstructure de ce pont pour lequel tous les plans et devis sont maintenant prêts, à l'exception de ceux qui concernent le système d'éclairage; cette question n'a pas été suffisamment étudiée.

Le but est de construire un pont à haut niveau, en acier ainsi que les chevalets. Le tablier sera en béton armé de 20 pieds de largeur, avec des trottoirs de 4 pieds de largeur et 3 pouces d'épaisseur. Ce pont s'étendra sur la rivière Ottawa et le canal de Grenville, sur une distance de 2,288 pieds. Les abords seront en pierre et en terre de 838 pieds de longueur. Il y aura aussi deux ponts ayant une travée de 42 pieds et 6 pouces, et 1,170 pieds linéaires de chemin sur la rue John, Hawkesbury, jusqu'ici entretenus par la *Hawkesbury Lumber Co.*

PONT DE TIMISKAMING-NORD.

Timiskaming-Nord est un village situé dans le comté de Pontiac, à l'embouchure de la rivière des Quinze, à deux milles en bas de la tête de la route de navigation sur le lac Timiskaming et à un mille de la frontière de la province d'Ontario. Ce village est le débouché d'une région agricole très prospère, et le trafic toujours croissant bénéficiera de la construction du pont sur la rivière qui est très dangereuse au printemps et à l'automne.

Le 9 mai 1914, un contrat a été adjugé à MM. Lynch, Peckham et Gorman pour la construction de la substructure et des abords du pont. Depuis le 31 mars 1915, les abords et le pilier principal au-dessus des empattements ont été construits et les assises du pont, etc., ont été complétés. On a trouvé nécessaire, au cours de la construction, de creuser d'avantage et on a dû faire de légers changements aux piliers et aux culées. Des talus en pierres perdues ont été construits autour des pilotis et des abords pour empêcher l'affouillement par l'eau. Ceci nécessita des fondations plus profondes et d'autres matériaux.

Les plans et devis du contrat ont été préparés pour la superstructure et on a demandé des soumissions.

Dépenses de l'exercice financier, $14,115.84.

PONT DE GRANDE-RIVIÈRE.

Le pont de Grande-Rivière relie les côtés est et ouest de Grande-Rivière au village de York, dans le comté de Haldimand. Il est environ à mi-chemin entre les villages de Caledonia et de Cayuga, qui sont les stations de chemin de fer les plus proches. Ce pont comprend quatre travées sur tréteaux d'acier, de 105 pieds de longueur, chacune, supportées par trois caissons remplis de pierre et des piliers en béton; deux culées en maçonnerie; une structure en tréteaux de bois, de 166 pieds de longueur; du côté ouest de la travée d'acier; des abords en terre et gravier de 656 pieds de longueur à l'ouest du tréteau.

Le gouvernement fédéral construisit ce pont en 1891.

Les travaux de réparations ont été commencés le 2 août et complétés le 25 septembre; ils consistèrent à réparer et à renouveler le plancher, aux endroits où c'était nécessaire, sur la partie de la travée en acier; à réparer et à renouveler le plancher sur les abords- en bois; à renouveler les garde-fous, sur les deux côtés, à l'exception des

poteaux à l'extrémité ouest des abords en bois; à renouveler les pièces de couronnement et à renouveler les planches à bascule; à renouveler la rampe des abords du chemin public à l'exception des poteaux, le long des deux côtés du chemin, à l'extrémité ouest; à réparer les abords du pont en posant du gravier sur la surface et à peinturer les clôtures.

Les dépenses s'élevèrent à $623.29.

GRAND-LAKE-NARROWS.

Pont du chemin de fer C. N. O.

En vertu de l'Acte de la protection des eaux navigables une demande a été faite et des plans ont été soumis par la compagnie du chemin de fer C. N. O. pour construire un pont à travers Grand-Lake-Narrows, dans le canton Barron, district de Nipissing, Ont., 127 milles à l'ouest d'Ottawa. Après un examen des plans la demande a été approuvée par un arrêté du Conseil, en date du 11 septembre 1914. Ce pont consiste en des remblais de pierre, formant une longueur totale de 580 pieds, et en une travée de solives d'acier, de 70 pieds de longueur, appuyées sur des culées ayant une charpente construite sur chevalets.

La structure permanente a été complétée en 1915.

MUSKRAT-RIVER (STATION MEATH).

Pont du Pacifique-Canadien.

Conformément à l'autorisation d'un arrêté du Conseil, en date du 15 juin 1912, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a continué la construction de ce pont à travers la rivière Muskrat, pour remplacer le pont sur chevalets, de 600 pieds de longueur, bâti de biais avec le courant, il y a 20 ans, et qui croise le pont public.

Pour faire les empattements ou fondations des culées en béton, des pilotis ont été enfoncés à une grande profondeur. Pendant que l'on construisait autour des dites culées le terrassement en ballast, tout l'ouvrage s'est affaissé et a complètement disparu, tandis qu'en même temps le fond de la rivière de chaque côté s'est trouvé exhaussé de plusieurs pieds. Comme la nouvelle ligne est construite à travers un sol marécageux, la compagnie a jugé qu'il était nécessaire d'acheter d'autres terrains pour y couper un nouveau chenal pour la rivière, où l'on transporta la travée d'acier (en soliveaux de 87 pieds 2 pouces de longueur). Ce chenal nouveau est situé à 900 pieds du site qui avait été d'abord proposé pour le pont et doit être entretenu par la compagnie.

Très peu d'ouvrage a été fait sur ces travaux depuis que le changement du site a été autorisé par un arrêté du conseil, le 4 mai 1915.

MATAPÉDIA.

Chemin militaire.

Le chemin militaire est situé en partie dans les comtés de Rimouski et Bonaventure, dans la vallée de Matapédia.

Il part de Sainte-Flavie, sur le fleuve Saint-Laurent, et s'étend jusqu'à Crees-Point, sur la rivière Ristigouche, à 110 miles de son point de départ. On commença la construction de ce chemin en 1857 et on le compléta en 1867, au coût de $187,870.85; il a été réparé et maintenu en bon état par le gouvernement, comme chemin militaire.

Après la construction de l'Intercolonial, la plus grande partie de ce chemin a été cédée aux diverses municipalités le long du chemin, mais il en reste encore une partie de Beaurivage à Mill-Stream, une distance de 19 milles, où il n'y a pas de municipalité.

Depuis la Confédération, les dépenses pour la reconstruction s'élèvent à $34,048.43, et pour le maintien et les réparations, $13,650.09.

Les travaux exécutés pendant l'exercice financier de 1915-16 ont consisté à réparer le chemin, à partir de Mill-Stream jusqu'au ruisseau Clark, inclusivement; on a construit plusieurs ponts et ponceaux; au ruisseau Clark, un pont de 88 pieds de longueur par 18 pieds de largeur a été complètement reconstruit.

On a enlevé les arbres, les broussailles et les souches sur le chemin et on l'a nivelé.

Dépenses pour l'exercice financier, $2,492.55.

MANITOBA.

PONT DU CHEMIN HEADINGLY.

Les municipalités rurales d'Assiniboine et de Charleswood, comté de Macdonald, s'unirent pour la construction d'un pont de grand chemin en pilotis, sur la rivière Assiniboine, à quelques cents pieds en bas du pont du Pacifique-Canadien.

On n'a pas construit de travée tournante ni de ponton s'ouvrant pour la navigation.

Des démarches seront faites auprès de ces municipalités pour leur faire construire ces améliorations, au cours de la prochaine saison.

ALBERTA.

BOW (PONT DE LA RIVIÈRE).

Le pont en acier construit sur la rivière Bow, dans la ville de Banff, au parc Rock-Mountain, ne suffisait pas au trafic considérable de touristes, etc., qui se fait là en été, et on a préparé des plans pour un autre pont, devant être construit à la même place.

Ce pont en acier a été placé sur un site temporaire, à environ 60 pieds plus bas, de sorte que les piliers le supportant ne nuiront en aucune manière à l'excavation et aux autres travaux en rapport avec le nouveau pont renforcé.

A cause des hautes eaux que l'on prévoit, le printemps prochain, on a jugé qu'il était nécessaire de lambrisser les parties exposées des piliers et des culées afin de le protéger contre les débris flottants.

Ces travaux ont été faits à la journée, au coût de $126.45.

EDMONTON (PONT).

Le pont d'Edmonton est construit sur la rivière Saskatchewan-Nord entre Edmonton et Strathcona (formant maintenant une partie de la ville d'Edmonton). Il a 700 pieds de longueur entre les culées et consiste en 4 travées de 175 pieds chacune. Le passage a 17 pieds de largeur et il y a deux trottoirs de 7 pieds de largeur chacun. La superstructure est en acier, avec des poutres du type Pratt de sept panneaux chacune de 25 pieds. Le poids approximatif du pont par pied linéaire est de 2,420 livres. Les piliers et les culées sont en béton à environ 43 pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière. Ceux-ci sont construits sur des empattements en béton déposé dans des caissons dans lesquels on enfonça des pieux avant la pose du béton.

A la fin de juin 1915, une désastreuse inondation eut lieu dans la rivière Saskatchewan-Nord; l'eau s'éleva à une hauteur telle, qu'à Edmonton on n'avait jamais vu l'eau monter si haute. Au pont, l'eau couvra en partie l'arche d'en bas, montrant que l'eau avait atteint une hauteur de 45 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La structure n'a pas été endommagée d'aucune manière par l'inondation, comme on a pu le constater en l'examinant après que l'eau eut baissé. Cependant, on découvrit qu'une partie considérable des rives avait été emportée, sur chaque côté de la rivière, près des culées du pont et on a cru sage de protéger celles-ci en construisant des travaux de protection autour d'elles.

Une grande quantité de pierre a été empilée autour du lambrissage pour le préserver de l'érosion. Ces travaux de protection sont construits à une hauteur suffisamment élevée pour permettre à la glace de passer, le printemps, sans toucher le pont.

Dépenses pour l'exercice financier, $2,398.35.

LABORATOIRE DES CIMENTS,
OTTAWA, 5 août 1916.

M. E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport annuel sur les travaux du laboratoire des ciments pendant l'exercice clos le 31 mars 1916.

A raison de la grande nécessité d'économie, durant la guerre européenne actuelle, le personnel n'a pas été augmenté. M. J. Evans a été changé de la division des épreuves physiques à une position cléricale, et M. Viens a été nommé directeur du laboratoire.

Les tableaux suivants contiennent le nombre des échantillons reçus. Tous ces échantillons ont subi les épreuves physiques et chimiques, selon les devis.

CIMENTS.

Soumis par	
Le bureau de l'ingénieur des Travaux publics	3,198
Le sous-ministre des Travaux publics	10
L'architecte en chef des Travaux publics	2
Le ministère des Chemins de fer et des Canaux	1
Le ministère de la Marine et des Pêcheries	16
Des entrepreneurs extérieurs	30

SABLE ET GRAVIER.

Soumis par	
Le bureau de l'ingénieur des Travaux publics	18
Le ministère de la Marine et des Pêcheries	1
Echantillons non marqués	5

ÉCHANTILLONS DIVERS.

Soumis par	
La *Maritime Construction Co.*—Granit	2
L'architecte en chef des Travaux publics—chaînes à châssis.	2
Le ministère des Chemins de fer et des Canaux—pierre	1
J. B. McRea—acier soudé	17
Mons. Craig—briques	3
Mons. Wright—pierre concassée	1
Echantillons non marqués—béton	4
Echantillons non marqués—pierre	3

Nombre d'échantillons rejetés après les épreuves:—

Ciment	24
Béton	4
Sable et gravier	2

Je regrette devoir annoncer que M. George E. Perley, directeur du laboratoire, est décédé, le 16 mars 1916, après trente années de fidèles services dans le ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. VIENS,
Directeur.

ANNEXE " A ".

Emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa.

OTTAWA, ONT., 22 mai 1916.

M. E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa, pendant la période écoulée entre le 1er avril 1915 et le 31 mars 1916.

Au barrage de Timiskaming, les travaux de pierres perdues ont été suspendus au temps des hautes eaux du printemps, mais la face de la carrière a été aplanie d'aplomb et forée, prête à être démolie au moyen d'explosif. La voie ferrée partant de la carrière et traversant l'île a été mise en bon état et réparée avec du lest, et, dans le mois de juin, les ouvriers ont été renvoyés. Comme moyen de protection, une rampe en tube en fer a été placée le long des vannes d'Ontario et de Québec, du côté du courant descendant.

Afin d'accéder à la demande de l'association des marchands de bois, M. H. M. Davy a fait des essais de forage sur l'emplacement du barrage et à travers du lac, à la tête des îles. On a exécuté les mêmes opérations sur une distance de trois milles, en descendant, mais en aucun endroit on ne trouva des lits de roc, bien qu'on atteignit jusqu'à des profondeurs de 100 pieds. Ceci ne surprend pas vu que le forage fait avant la construction du barrage eut le même résultat.

Les eaux du printemps n'ont pas été très hautes; on en a facilité la décharge en enlevant les poutres d'arrêt des vannes Ontario et Québec, baissant ainsi le niveau de 6 à 8 pieds. Toutes les vannes ont été fermées en juillet et ont resté closes jusqu'à la fin de l'année; le passage pour les billots et une ouverture de 45 pieds suffirent à la décharge des eaux. Environ 3,000,000 de billots ont passé par ce barrage, pendant la saison, sans accidents. Le niveau du réservoir était à sa pleine hauteur, à partir de la mi-mai jusqu'à la fin de juillet, et l'emmagasinage s'est maintenu continuellement jusqu'à la fin de septembre. A raison des pluies abondantes de l'automne, le niveau du réservoir s'éleva de nouveau en novembre presque jusqu'à sa pleine hauteur, et se maintint là jusqu'à la fin de décembre.

Vers le commencement de septembre, on recommença les travaux en pierres perdues, et on plaça 7,000 verges cubes de pierre, en bas des vannes du côté d'Ontario, afin de combler l'espace rongé par les eaux. Il se trouve maintenant un banc de pierre s'étendant sur 120 pieds en descendant le courant, à partir de ces piliers et sur toute la largeur en travers, c'est-à-dire 400 pieds. Le sommet de cette levée est de niveau avec les semelles des vannes et sa hauteur varie de 10 à 20 pieds.

Sur le côté du Québec, on a érigé une plate-forme en billots, à travers le passage pour le bois, et au moyen d'un treuil à vapeur qu'on plaça sur cette plate-forme, on a pu déposer, malgré le fort courant, des pierres prises dans la carrière, sur une certaine distance, des vannes en descendant. Cet ouvrage a duré du 1er décembre jusqu'à la fin du mois et 1,500 verges cubes de pierre ont ainsi été placées. Les déchets de la carrière ont été déposés le long du remplissage en pierre comblant la partie affouillée près de l'île, afin d'étancher toutes les issues; ces travaux ont produit de bons résultats.

D'autres travaux de protection ont été construits, de janvier jusqu'à avril, sur le côté des vannes du côté de Québec, en descendant. Le courant étant trop rapide pour permettre aucun sondage, on a jeté au fond deux grosses pierres auxquelles on avait attaché des radeaux, et on trouva par ce moyen que le remplissage atteint le niveau de la semelle de la vanne. On a lancé dans le courant des pierres jusqu'à 30 pieds plus bas que le barrage, et, ces pierres ayant été entraînées 20 pieds plus loin, on peut dire que cette levée en pierres perdues s'étend jusqu'à 50 pieds, en descendant le courant.

Un barrage mobile en bois (du type *gravity*) a été construit, au cours du mois de décembre, afin d'arrêter le courant dans le passage pour les billots, pour permettre la construction du banc en pierres perdues, plus bas, et dans le but aussi de tenter la fermeture de la large ouverture, conformément à la demande des personnes contrôlant les pouvoirs d'eau. Ce barrage consiste en un caisson de 40 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur; ce caisson est de la forme du coin. Il fut remorqué jusqu'à l'emplacement désigné, avec l'intention de le renverser afin que le poids de l'eau pût le plonger jusqu'à la semelle de la vanne. Malheureusement, les câbles en acier de ⅝ de pouce se rompirent sous le poids et le caisson fut perdu.

Le deuxième caisson a été construit d'environ la moitié des dimensions du premier, c'est-à-dire de 20 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et de 7 pieds de hauteur. On réussit à le mettre en place au moyen de câbles métalliques et à l'immerger dans l'eau rapide, comme on se l'était proposé, mais dans quelques heures les câbles coupèrent complètement les pièces de bois sur lesquelles ils étaient attachés.

Le troisième caisson est des mêmes dimensions et il reste encore en place. Il n'est pas certain que cette large ouverture puisse être contrôlée. Le volume d'eau s'échappant a été réduit, par ce moyen, d'environ 2,000 pieds cubes par seconde, tandis que l'élévation du lac est de 582.

Pour barrer ce passage pour le billot, on a suggéré plusieurs plans, le plus complet, préparé par M. Fortin, de ce ministère, consistant à décrire une traverse cylindrique en acier, de 45 pieds par 4 pieds de diamètre. Cependant, la tension exercée par ce barrage de 45 pieds sur les deux piliers de côté serait trop grande, tandis que l'agrandissement de ces piliers serait une entreprise coûteuse et peu sûre. Le barrage (du type *gravity*) qui dirige toute la tension sur la plate-forme formant la semelle de la vanne est donc essentiel.

Le débit d'eau du réservoir Timiskaming a été très modéré, cette année: seulement 16,200 pieds cubes seconde en janvier; 14,300 p. c. s. en février et 14,700 p. c. s. en mars. On a souffert d'aucune insuffisance d'eau, à la chaudière, à cause du flot rapide de l'été, mais les effets de l'emmagasinage étaient évidents, de janvier jusqu'à mars.

Un tableau indiquant l'élévation moyenne, pour chaque mois, de chaque réservoir, est ici inséré, ainsi qu'un tableau montrant la précipitation moyenne par mois de l'eau aux chutes de la Chaudière, de 1906 à 1911, avant que l'emmagasinage des eaux fût établi, et de 1915 à 1916, pendant laquelle période l'emmagasinage était en opération. Comparez les données de janvier jusqu'à mars 1907 et 1911 avec celles de 1916.

HAUTEUR MOYENNE DE LA SURFACE DES RÉSERVOIRS POUR L'EXERCICE DERNIER.

Date.	Quinze.	Kipawa.	Timiskaming.
1915.	Elévation.	Elévation.	Elévation.
Avril	853·2	875·5	577·7
Mai	856·6	876·9	585·7
Juin	856·8	878·5	587·4
Juillet	854·9	879·0	587·6
Août	854·0	878·6	585·0
Septembre	853·6	878·2	582·1
Octobre	855·4	878·9	583·9
Novembre	855·7	880·1	585·0
Décembre	855·8	880·2	586·5
1916.			
Janvier	854·9	880·7	585·5
Février	854·3	879·6	584·7
Mars	853·6	878·3	582·7

MOYENNE MENSUELLE DU FLOT ET DE LA PRÉCIPITATION À CHAUDIÈRE.

Date.	1906-07.	Pluie et neige.	1907-08.	Pluie et neige.	1908-09.	Pluie et neige.	1909-10.	Pluie et neige.	1910-11.	Pluie et neige.	Contrôlé, 915-16.	Pluie et neige.
	S.C.C.	Pouces.	S.C.C.	Pouces.	S.C.C.	Pouces.	S.C.C.	Pouces.	S.C.C.	Pouces.	S.C.C.	Pouces.
Avril	42,100				46,200	1·3	59,300	2·8	65,000	1·4	30,300	1·41
Mai	85,900				132,500	4·0	120,500	4·5	68,500	2·4	48,800	2·16
Juin	83,600				127,900	1·0	112,700	1·6	59,900	1·6	51,900	2·91
Juillet	46,100				58,900	2·3	57,600	5·2	33,500	1·9	38,300	2·46
Août	19,400				30,700	1·4	46,700	3·0	35,300	5·0	29,400	5·53
Septembre	11,500	Pas de registre.	Pas de registre.	Pas de registre.	16,200	1·4	33,200	2·4	24,800	1·6	22,800	3·57
Octobre	10,900				9,800	1·4	31,100	1·4	27,900	3·3	25,100	2·20
Novembre	13,400				9,500	1·5	33,200	2·4	36,100	1·6	23,300	2·27
Décembre	13,300				9,300	3·1	33,500	2·5	29,200	1·1	24,700	2·45
Janvier	7,700				18,400	3·3	24,200	2·1	16,900	1·9	23,800	3·84
Février	8,000				20,600	2·2	19,100	1·1	10,800	1·9	27,300	2·32
Mars	12,500				22,800	3·9	25,800	1·1	8,700	1·7	23,900	2·58
Totaux annuels	....	....	....	....	....	26·8	....	30·1	....	25·4	....	33·70
Moyenne annuelle	....	....	....	....	41,900	....	49,800	....	34,700	....	30,800	....

Le réservoir de Kipawa a été ouvert le 22 janvier 1916 et la surface a baissé de l'élévation 881·0 à 878·5, jusque vers le 30 mars. Le 1er avril, l'eau commença à monter et est maintenant, le 30 avril, à l'élévation 881·5.

Un bon nombre des ruisseaux se jetant dans la rivière à Kipawa et aux autres réservoirs couleront sans être contrôlés, vu que les barrages pour le bois ont été laissés ouverts à cause de la diminution dans le flottage des billots.

Au barrage de Gordon-Creek, sur le réservoir de Kipawa, on a construit un ouvrage en caisson d'une valeur d'environ $100, le long du canal, en bas de la vanne, afin d'empêcher l'éboulement des fragments de pierre.

Le barrage à Quinze n'a pas encore été utilisé pour l'emmagasinage des eaux en attendant le règlement en rapport avec l'étendue de terrain qui sera inondé. Cependant, sur décision du ministère, le réservoir a été maintenu tout l'été à un niveau de 15 pieds au-dessous du niveau requis pour les opérations, c'est-à-dire à un niveau moyen des eaux dans des conditions ordinaires.

Environ 250,000 billots ont été passés par le barrage, tôt dans la saison. Ceux-ci furent remorqués en bas du lac dans des estacades qui étaient ouvertes, aux îles, à environ un mille en haut du barrage et on les laissa flotter libres jusque dans notre estacade principale. Un grand vent avec un courant contraire poussèrent les billots avec une trop grande force contre les estacades qui se séparèrent. Environ 25,000 billots s'empilèrent en haut de la partie sud de la vanne et durent être enlevés aux frais du ministère. Cet automne, on a construit des piliers plus forts et tendu des estacades doubles.

Le chemin de cinq milles conduisant au barrage a été réparé de nouveau d'une manière générale, pendant l'été. Les sections ayant la forme de corduroy passant sur les marais deviennent endommagées, après cinq ans, et un drainage convenable ne peut être fait qu'en creusant dans la pierre, opération qui coûterait cher. Les matériaux propres à la réparation de ce chemin devront être charroyés d'une distance d'au moins deux milles.

Au cours de l'hiver, deux gros piliers pour les estacades et plusieurs piliers enfoncés ont été construits et mis en place. Pour exécuter ces travaux, un chaland neuf a été construit, vu que la glace, à cause du courant, n'était pas assez forte pour supporter les piliers chargés.

En rapport avec les mesurages de la rivière Ottawa et de ses tributaires, plus de soixante-dix échelles d'étiage sont examinées quotidiennement entre Quinze et Montréal. Chaque semaine, une carte postale est envoyée au ministère, par chacune des personnes ayant charge de ces échelles d'étiage, et les données quotidiennes sont inscrites dans un livre réglé spécialement pour ces registres. Les données les plus importantes sont mises en plan sur un papier quadrillaire où un tracé représente l'élévation de la surface; ceci est à la disposition de ceux qui veulent en faire l'inspection.

Aucuns mesurages n'ont été nécessaires dans les rapides Quinze, vu que la précipitation n'a pas excédé 30,000 p. c. s. et que la courbe dans le flot de décharge est complète, à partir des travaux de l'année dernière jusqu'à cet endroit.

En bas du barrage de Timiskaming, des mesurages ont été pris continuellement à la station du câble, et la même équipe a pris des mesurages à Gordon-Creek et à la tête de la baie Georgienne, qui comprend la chute Talon, le pont à Ménard, la rivière Kai-bus-kong et la rivière Mattawa. La rivière DuMoine a aussi été mesurée par cette équipe, qui est chargée de la surveillance des échelles d'étiage sur le haut de cette rivière.

L'équipe de mesurages, à Quyon, a mesuré la rivière principale, à cet endroit, la rivière Noire, la Coulonge, la rivière principale à la Passe, la Mississippi et Quyon.

A la station du lac Dow, sur l'Ottawa, les instruments de mesurages sont continuellement vérifiés quant à l'exactitude des pointes et à la lenteur causée par le ressort venant en contact avec des connexions électriques. Cette équipe a aussi pris le jaugeage du flot de la rivière principale, à l'île Kettle et au bocage de Besserer, et des rivières Rideau et Gatineau.

A Carillon, l'équipe mesure la rivière principale, à cet endroit, et les rivières Rouge, du Nord et Rigaud. En été, cette équipe est stationnée au Bout-de-l'Ile et s'occupe du jaugeage du Saint-Laurent, à cet endroit, ainsi que des chenaux de l'Ottawa et des tributaires. Au cours de l'hiver, il y a trop de glace fragile sur le Saint-Laurent pour en permettre le mesurage.

Pour quelque temps, on a pris les mesurages de la vitesse des eaux du Saint-Laurent, aux Cèlres, P.Q., mais les conditions n'étaient pas satisfaisantes. Depuis que la bâtisse du pouvoir est en opération, il est devenu nécessaire de trouver une nouvelle station. Après enquête et essai, M. Johnson en choisit une à Iroquois, à environ quinze milles en bas de Prescott, Ont. Cette station est donc à environ soixante-dix milles en haut des Cèdres, soit à peu près soixante-quinze milles plus haut que la jonction de l'Ottawa avec le fleuve. On trouve que seulement deux pour cent doit être ajouté à la précipitation de la rivière, à Iroquois. Comme des mesurages ont été pris dans la section d'Iroquois, depuis mai dernier, et que le travail s'est fait sans difficulté, cet arrangement est donc considéré comme très satisfaisant. Le courant est puissant et, au début, des accidents arrivèrent causant la perte totale d'un instrument de mesurage, mais depuis, l'ouvrage s'est fait rondement sous la direction de M. Leclair.

M. Johnson donne le rapport suivant du travail exécuté durant les mois de janvier, février et mars derniers.

A toutes les stations, on a enregistré comme d'habitude les données des échelles d'étiage et des observations en rapport avec la précipitation et la température. A divers intervalles, on a pris des mesurages sur les rivières suivantes et aux postes suivants sur la rivière Ottawa:—

	Nombre de mesurages du 1er janv. au 31 mars.
Equipe de C. W. Thomson:—	
Timiskaming (rivière Ottawa)	22
Gordon-Creek	13
Kai-bus-kong-Creek	1
Lac Talon	2
Amable du Fond	2
Rivière Mattawa	2
Rivière DuMoine	0
Rivière Petawawa	4
	46
Equipe de Geo. Gallinger:—	
Rivière Noire	1
" Coulonge	1
La Passe (rivière Ottawa)	1
Rivière Bonnechère	3
" Madawaska	3
" Mississippi	4
Quyon (rivière Ottawa)	36
	49
Alentours d'Ottawa, par MM. J. Beauchemin et W. F. Coutlée:—	
Rivière Rideau	4
" Gatineau	1
Bocage de Besserer (rivière Ottawa)	2
	7
Equipe de W. J. Leclair:—	
Rivière du Lièvre	6
" Rouge	35
Carillon (rivière Ottawa)	18
Rivière du Nord	..
	59

Nos registres indiquent que la surface du lac Quinze a baissé de 855·3 d'élévation, au 1er janvier, à 883·3 à la fin de mars dernier, soit environ 2·5 au-dessus de l'élévation moyenne de l'hiver, depuis 1908-09.

Le volume minimum mensuel de la précipitation du lac Quinze, pendant l'hiver, atteint 49,000 p.c.s., soit le double du nombre de l'hiver précédent et presque 1,000 p.c.s. plus grand que le chiffre moyen pour les dernières six années.

Les observations quant à la précipitation montrent une baisse de 14·75 pouces, au lac Quinze, pendant les quatre derniers mois. Ceci est de 6 pouces de plus que la moyenne pour les 16 années avant 1911, selon les registres à Haileybury, et pour les quatre dernières années au lac Quinze.

La surface du lac Timiskaming a baissé de 586·3 d'élévation, enregistrée le 1er janvier jusqu'à l'élévation 581·2, au 31 mars. Ceci est de 7 pieds au-dessus du niveau moyen du lac, pendant l'hiver, pour les neuf dernières années. La précipitation moyenne de plus de 14,000 p.c.s. a été maintenue, durant ces mois, soit 3,000 p.c.s. plus haut que la moyenne inscrite dans les registres des neuf dernières années.

Nos registres en rapport avec la précipitation du lac Timiskaming montrent que la neige et la pluie tombées forment une épaisseur de 12 pouces, ce qui est, comme les chiffres ci-haut, considérablement plus élevé que les données des registres pour les mois d'hiver. On a commencé à prendre des mesurages dans la rivière Amable du Fond, à la ferme Booth, à environ neuf milles d'Eau Claire.

Le volume des eaux descendues dans les tributaires de l'Ottawa a été plus considérable que la moyenne pour les années dont nous avons les registres.

Aussitôt que le volume atteindra environ 20,000 p.c.s., au lac Quinze, on propose d'envoyer M. Trudel pour y commencer un système de mesurage. M. Trudel devra demeurer là jusqu'à ce que les hautes eaux soient passées et que le volume soit réduit à la quantité originale. Il prendra aussi des mesurages de la rivière Montréal.

M. Kirkpatrick peut s'occuper des mesurages du lac Timiskaming jusqu'au retour de M. Trudel et, en même temps, prendre les mesurages des tributaires, à l'est et au sud.

Il sera peut-être nécessaire, durant la période des hautes eaux, d'avoir une équipe envoyée par ce bureau pour aider le travail du dehors, vu que l'équipe de Quyon sera occupée entre La Passe et Quyon.

Pendant les mois d'hiver, on a bâti un catamaran, à Quyon, en construisant deux chaloupes et en les attachant ensemble; les hommes ont fait cet ouvrage dans leurs heures de loisir. On a trouvé qu'il était impossible de louer des chaloupes convenables pour aucun temps à un prix raisonnable, et, par conséquent, quand la chose est possible, on achète les chaloupes ou on en construit des neuves.

Les registres de la baie de Britannia montrent que le niveau de lac a monté de l'élévation 190·6, inscrite le 1er janvier, jusqu'à l'élévation 191·1, enregistrée le 31 mars. Le volume d'eau passant les chutes de la Chaudière atteint en moyenne 25,000 p.c.s., durant les mois d'hiver, ce qui est 5,000 p.c.s. de plus que la moyenne des dernières treize années.

Aux écluses de la rivière Rideau, l'élévation, le 1er janvier, était de 131·1 et, à la fin de mars, elle était de 134·4. Le volume d'eau par mois, en moyenne, pendant les mois d'hiver, atteignit 31,700 p.c.s., soit 2,200 p.c.s. de plus que la moyenne des quarante dernières années. On a trouvé nécessaire d'évaluer le volume d'eau se déchargeant en bas d'Ottawa, pendant l'hiver, en additionnant le volume des rivières Gatineau et Rideau et celui de la baie de Britannia. On ne peut obtenir des données exactes en consultant les échelles d'étiage des écluses de la rivière Rideau, à cause de la longueur de la portée et de la friction causée par la glace.

On a continué les arpentages, pendant l'été, sur la rivière Madawaska et le lac Timiskaming, à part l'arpentage de la rivière Coulonge, commencé en mai. Le but de ces arpentages a été de déterminer la ligne du rivage et la surface des eaux et d'étendre le contour, le long de chaque rive, jusqu'à 25 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Tous les niveaux ont été raccordés avec les points de repère canadiens, et autant

que possible on a pris des sondages à travers les ruisseaux, afin d'obtenir un plan topographique permanent de la petite vallée, au-dessus et au-dessous du niveau de l'eau. Ce travail est mis en plan sur du papier marqué par des latitudes et des lignes représentant les points de départ, sur une échelle de 400 pieds au pouce.

L'arpentage de la rivière Madawaska a été complété, à partir de sa jonction avec la rivière Ottawa, à Arnprior, jusqu'à 150 milles plus haut, au lac Rock. M. Trudel mérite d'être félicité pour la manière dont il a accompli ce travail.

L'arpentage des rives du réservoir de Timiskaming a été fait, comme continuation de l'arpentage, à partir de la rivière Mattawa jusqu'au barrage de Timiskaming. Les rives sont élevées et rocailleuses, même très escarpées à plusieurs endroits, ce qui rend le travail difficile, mais M. Ménard réussit à faire l'arpentage des deux côtés jusqu'à la pointe Quinn, à environ 46 milles en haut du barrage Timiskaming.

L'arpentage de la rivière Coulonge a été commencé en mai et on se rendit jusqu'à 35 milles en haut de la rivière principale; de là, on continua le travail jusqu'à quatre milles sur le tributaire de l'est. M. Anderson dirigea habilement cette expédition, et il est regrettable qu'il n'ait pas pu continuer l'arpentage jusqu'aux sources, au lac Little Victoria, et de là en descendant la rivière DuMoine.

A raison de la guerre, tous ces arpentages ont été suspendus, à la fin d'octobre, et on ne retint que les personnes en charge qui s'occupèrent de la mise en plan des arpentages faits.

Les points de longitude et de latitude ont été établis, cette année, sur les rivières DuMoine et Coulonge, ainsi que dans le bassin de la Kipawa. L'équipe établit alors trois points en descendant la rivière des Français, ce qui compléta la série des points de repère de la région de l'ouest. A part ceci, on a fixé quelques points sur le haut de la rivière Gatineau et sur la rivière du Lièvre, de sorte que le travail accompli l'année dernière détermine les positions générales du bassin entier d'une manière suffisante pour la mise en plan sur une échelle d'un mille par pouce.

Le travail de bureau a consisté en grande partie en la préparation d'un rapport général sur le travail exécuté pendant les trois dernières années; ce rapport est maintenant chez l'imprimeur. Ce travail comprend de plus, la mise en plan des détails en rapport avec les niveaux exacts, le jaugeage des marées, les dommages faits aux terrains et d'autres questions soumises à ce bureau. Une diminution générale des travaux a entraîné une grande réduction dans le personnel et, à part cela, plusieurs des personnes employées se sont enrôlées pour la guerre.

Les plans de l'arpentage fait sur la rivière Madawaska ont été complétés par M. Trudel, sur une échelle de 400 pieds par pouce. On a préparé un plan général de barrages et d'abords pour cette rivière et le tout est indiqué en crayon sur le plan comme renseignement. Ce plan pourrait être adopté en rapport tant avec les pouvoirs d'eaux qu'avec la navigation.

Les arpentages du bassin de la Kipawa, de la Mattawa jusqu'au barrage du Timiskaming et vers le nord jusqu'à Ville-Marie, faits par M. Ménard, ont été mis en plan sur une échelle de 400 pieds par pouce. Sur ces plans, les barrages et les abords ont été indiqués comme sur le plan de l'arpentage de la rivière Madawaska.

L'arpentage de la rivière Coulonge a été suspendu, mais M. Anderson, actuellement dans le service aérien de la marine royale, a fini sa mise en plan sur une échelle de 400 pieds par pouce.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. COUTLEE,

Ingénieur en charge des travaux.

CONCLUSION.

A cause de la guerre terrible qui fait rage en ce moment, et à laquelle le Dominion prend une part active, il a été sagement décidé, comme l'année dernière, que la présente division du ministère ne s'occuperait seulement que des travaux adjugés par contrat ou presque complétés, et des travaux d'une nature très urgente. Les ouvrages ont été entretenus, des réparations ont été faites, et l'on a fait tout ce qui est nécessaire pour être prêt à reprendre les travaux au retour de l'ère de prospérité, actuellement enrayée par la guerre et ses conséquences. En terminant ce rapport, je désire exprimer mes remerciements les plus sincères à tous les employés sous ma direction, y compris les officiers du bureau principal, pour leur habileté et leur aide empressée dans l'exécution des travaux placés sous le contrôle de cette division du ministère.

E. D. LAFLEUR,

Ingénieur en chef.

RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1916.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, le 17 novembre 1916.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat, pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Ce rapport, similaire à celui de l'année dernière, est accompagné d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes aériennes et sous-marines en opération, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires donnant des détails sur les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

PUISSANCE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL: MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

(31 mars 1916.)

EXÉCUTIF.

L'hon. R. Rogers, ministre des Travaux publics.
M. J. B. Hunter, sous-ministre des Travaux publics.

PERSONNEL DU BUREAU PRINCIPAL.

D. H. Keeley, surintendant général.
M. W. Crean, assistant technique.
J. E. Gobeil, assistant technique.
Mlle E. D. McClosky, secrétaire du surintendant général.
Mlle A. Ranger, assistante secrétaire.
Mlle F. G. Watterson, seconde assistante secrétaire.
P. G. Burgess, comptable, division du télégraphe.
J. E. Bray, assistant comptable, division du télégraphe.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Sydney-Nord, Cap-Breton, lignes télégraphiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

J. S. McDonald, Edmonton, Alta, lignes du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, sur. de dist., côte nord et du G. N. W.
P. E. Vignault, Sept-Iles, sur.de dist., côte nord, Bersimis-Est.
J. P. Pouliot, sur. de district, ligne de la quarantaine, etc., jusqu'à Grosse-Ile.
A. Malouin, sur. de dist., Pointe-Ouest, île d'Anticosti.
A. Le Bourdais, Grindstone, sur. de dist., îles de la Madeleine.
J. Dumulon, Ville-Marie, P.Q., sur. du dist. de Timiskaming.

C. W. McKee, St-Jean, N.-B., surintendant de l'entretien et de l'opération des tél., réseau du Cap-Breton.

C. P. Livingston, Glace-Bay, Cap-Breton, surintendant de la construction, réseau du Cap-Breton.

J. B. Parker, Grand-Manan, N.-B., sur. de dist., réseau de la baie de Fundy.
J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., sur. de dist., réseau de l'île Pelée.
Robt. C. MacDonald, Edmonton, Alta, sur. du district de l'Alberta.
Wm. Dee, Victoria, sur. de dist. de l'île Vancouver.
W. H. Stevens, Kamloops, C.-B., surint. de la ligne Kamloops-Okanagan.
J. T. Phelan, Vancouver, C.-B., sur. de dist., réseau du Yukon.
G. S. Fleming, Whitehorse, T.Y., sur. de dist., Atlin et frontière.
F. W. Dowling, Prince-Rupert, C.-B., sur. de dist., Atlin-Prince-Rupert.
C. E. Gooding, Ashcroft, C.-B., sur. de district, Ashcroft-Hazelton.
G. D. Noël, Battleford, Sask., sur. du district de la Saskatchewan.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
Terre-Neuve ...	Port au Basque—Cap-Ray	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (ligne de c.)	1880-12	168¾	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or	1880	......	½			
" ..	" havre Ste-Anne (Englishtown)	1887	......	¼	170¾	25	
" ..	" havre Ingonish	1887	......	¼			
" ..	French-River	....	......	¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head	1904	20	¼	20	3	
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul	1890	....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul	1890	3	......			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point	1907	8	......	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove	1887-00	116¼	......	116¼	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable	1883	16	......			
" ..	A travers le chenal Bear-Point	1883	...	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare	1883	...	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury	1903	41¾	.....	73¾	9	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu	1904	83¼	......			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari	1902-09	1	3½	133½	19	
" ..	Sur l'île Scatari	1904	7¼	......			
" ..	Gabarus—Sydney-Nord	1904	38½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head	1905	34½	.....	34½	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni	1905	31	......	31	10	
" ..	Eskasoni—Grand-Narrows	1908	22	.....	22		
" ..	Grand-Narrows — Shénacadie — Beaver-Cove	1910	15¼	...	15¼		
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)	1910	28	....	28		
" ..	Baddeck—Little-Narrows	1910	19½	....	19½		18,944
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième fil)	1906	6	......	6		
" ..	Grande-Rivière—Enon	1907	19½	......	19½	2	
" ..	Enon—Gabarous	1909	29	......	29	3	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh	1909	33½	......	33½	7	
" ..	S. W. Margaree	....	......	......	..		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows	1912	38½	.....	38½		
" ..	Loch Ban—Scottsville	1912	7	.....	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale	1912	8	... .	8	5	
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	. .	7		
" ..	Little Narrows—Washabuck	1912	12	......	12	4	
" ..	Ceinture, Eskasoni—McAdams Lake	1912	5	......	5		
" ..	Baddeck, Nyanza—Big-Intervale	1913	39½	.....	39½	6	
" ..	Brook-Village—Glendale	1914	32	.....	32		
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture.)						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood	1907	½	....			
" ..	Port-Hood—Ile Smith	1907	......	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure	1907	4	.....	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry	1907	.....	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac, Pointe-Sapin	1885	52¼	....	52¼	19	6,704
	A reporter	....	997¾	31½	1,029¼	158	25,648

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report	......	997¾	31½	1,029¼	158	25,648
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello	1880	......	1¾			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport	1880	½	.....			
" ..	Sur l'île Campobello	1880	7½	.....			
" ..	Campobello-Grand-Manan	1880	.....	10			
" ..	Sur l'île Grand-Manan	1880	25¼	.....			
" ..	Grand-Harbour—Ile Cheney	1890	4¼		61¾	12	1,466
" ..	Sur l'île Cheney	1890		½			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead	1890	......	¾			
" ..	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin	1900	......	¾			
" ..	" "	1910	......	¾			
" ..	Campobello—Grand-Manan	1916	......	9¾			
	Embranchement de Jannet-Rock :						
" ..	Seal-Cove—Ile Big-Wood	1910	¼	1½			
" ..	Sur l'île Big-Wood	1910	1½				
" ..	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood	1910	......	½	11¼	3	†
" ..	Sur l'île Little-Wood	1910	¼				
" ..	Ile Little-Wood—Cannet-Rock	1910	......	7¼			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
Québec.	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine.	1880	......	55			
....	Sur les îles de la Madeleine	1881-02	83½	½			
....	Grosse-Ile—Ile Brion	1902	...	11			
....	Sur l'île Brion à Dingwalls	1902	1	......			
....	" de Dingwalls au phare	1909	5	......	184¾	18	3,018
....	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture)	1902	8	......			
....	Pointe Basse—South Beach (ceinture)	1905	6	......			
....	Grindstone—Barachois (ceinture)	1909	6	......			
....	Ile Amherst—Ile d'Entrée	1910	2	6¾			
	Réseau d'Anticosti :						
....	Gaspé—L'Anse-à-Fougère	1881	28	......			
"	L'Anse-à-Fougère—Anticosti	1881	......	44¼	316½	9	2,336
"	Sur l'île Anticosti	1881-90	223¼	......			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan	1890	......	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi	1881-04	98	.....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine	1904	78	......	78	5	
"	Malbaie—Baie St-Paul	1904	37	.....	37	3	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière	1904	13	...	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles	1903	31½	.....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire	1903	7	......	46½	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence	1903	8	......			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur	1905	73½	.....	73½	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil)	1904	53	......	53	....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)	1905	14½	......	14½	....	
	A reporter	....	1,813½	203½	2,017	228	32,468

Inclus dans le réseau de la baie de Fundy.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	1,813½	203½	2,017	228	32,468
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe	1907	30	.....	30	4	
"	La Pipe—Péribonka	1908	17	.....	17	2	
"	Baie St-Paul—St-Placide	1908	8½	....	8½	1	
"	Taché St-Louis de Nazaire, l. de c.	1912	5	....	5	1	
	Ligne de la rive nord:						
"	Malbaie—Baie Château (Tadoussac)	1881-01	947¼	....			
"	A travers la riv. Saguenay à Tadoussac	1883	...	1¼	1,949½	73	37,880
"	" " " "	1909	.....	1			
"	Baie Château—Belle-Isle*	1901	.....	.....	.....	.....	
"	Bersimis—Godbout	1904-05	114	.....	114	.....	
"	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	.....	4	1	
"	Harrington—Ile Harrington	1909	1¼	3¼	4½	1	
"	Pointe Lebel, ligne de ceinture	1915	5	.....	5	1	
	Réseau de la quarantaine:						
"	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	....			
"	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans	1885	....	¾			
"	" (3 longueurs)	1906-09	....	2¼			
"	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	.....			
"	Ile d'Orléans—Ile aux Réaux	1889	.....	2			
"	" " (2e câble)	1910	.....	2¼			
"	Sur l'île aux Réaux	1889	2½	.....	80¼	11	1,980
"	Ile aux Réaux—Grosse-Ile	1889	.....	2			
"	" " (2e câble)	1910	.....	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris)	1885-94	3¼	....			
"	St-Jean—Ste-Famille (ceinture)	1904	11	...			
"	St-François—St-François-Nord (fil de ceinture)	....	10	.....			
"	St-François—Baie St-Paul †	1906	.....	.....	.....	.....	.....
"	Ile aux Grues à Montmagny	1905-09	.....	5	5		
"	Sur l'île aux Grues	1905	3	.....	3	5	1,740
"	Ile aux Grues à la Grosse-Ile	1907	.....	5	5		
"	Beauport—Laval	1909	15	.....	15	4	
"	Ile d'Orléans, téléphone	1910	68	.....	68	7	2,296
"	Barrage Kipawa—Ville-Marie	1910	33½	....	78½	9	984
"	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45				
"	St-Isidore, embranchement	1912	3½	.....	3½	1	
"	Ile aux Grues—Ile aux Oies	1912	10	.....	10	2	
"	Lac Charlesbourg, Beauport—Stoneham	1913	52¼	.....	52¼	8	5,338
"	Lac St-Charles—St-Gérard	1894	34¾	.....	34¾	4	
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	17¼			
"	Leamington-Dock—Ile Pelée	1901	.....	....	45¾	18	1,752
"	Sur l'île Pelée	1889-00	16½	....			
	A reporter	....	3,307¾	247½	3,555½	381	82,698

* Cette partie du câble (Baie Château-Belle-Isle) de 22¼ nœuds, fut relevée en 1909.

† Ce câble de 30 nœuds de longueur, fut relevé en 1910.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report....	....	3,307¾	247½	3,555½	381	82,698
	Réseau du Nord-Ouest—Fin.						
Saskatchewan...	Qu'Appelle—Onion Lake	1883	402	......	402	9	6,522
" ...	Moosejaw—Wood Mountain	1885	107	......	107	4	6,479
"	Wood Mountain—Willow Bunch	1904	39	...	39	2	
"	Gravelbourg, ceinture	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	......	28	1	
"	Saskatoon, ceinture	1892	28	......	28	1	
"	Duck Lake—Batoche	1902–10	9	......	9	2	
"	Duck Lake—Agence des sauvages	1902	3½	......	3½	3	
"	Lloydminster, ceinture	1904–09	58	.....	58	1	
"	Lipton, ceinture	1906	2	......	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File Hills	1907	28	.....	28	4	
"	Kamsack—Agence des sauvages	1907	6½	......	6½	2	
"	Kamsack—Agence des sauvages—Pelly	1910	17½	......	17½	4	
"	Battleford—Isle-à-La-Crosse	1912	275	......	275	6	
" ...	Meota, ceinture	1912	20	....	20	1	
"	Sintaluta—Réserve Assiniboia	1913	8	......	8	1	
Alberta........	Onion Lake—Edmonton	1883	205	.....	205	8	
"	St-Paul—Durlingville	1912	48	......	48	3	
"	Edmonton—Athabaska	1904	98	...	98	2	
"	Athabaska—Mirror Landing	1909	70	.....	70	1	
"	Mirror Landing—Peace River	1910	199	.....	199	4	
"	Peace River—Dunvegan	1911	74	.....	74	2	
"	Dunvegan—Lake Saskatoon	1912	76	.....	76	2	
"	Grande-Prairie	1912	16	.	16	1	
"	Lake Saskatoon—Fort-St-John	1914–15	145	.....	145	3	
"	Fort-St-John—Hudson Hope	1915	62	......	62	1	
"	Peace River—Shaftsbury	1911	15	......	15	4	
"	Athabaska—Fort McMurray	1914–15	245	......	245	4	
"	Athabaska—Lac la Biche (Plamondon)	1914	58	.....	58	1	50,512
"	Plamondon—Mission catholique	1915	12	......	12	1	
"	Edmonton—Ag. des sauv.—Stony Plain	1904	32	......	32	5	
"	Edmonton—St-Albert	1887	9	...	9	1	
"	St-Albert—Qui Barre—Alexandre	1902	25	.....	25	3	
"	Andrew, ceinture	1904	10	.....	10	1	
"	Lamont, ceinture	1910	7	......	7	1	
"	Saddle Lake—Ecole industrielle	1900	6½	......	6½	1	
"	Grouard—High Prairie	1912	25	......	25	5	
"	High Prairie—Prairie River	1913–14	12	......	12	6	
	Réseau de la Colombie-Britannique—						
Colombie-Brit ..	Kamloops—Vernon via Nocole	1899–11	512½	1½	514	63	
" .	Kamloops—Mount Olie	1908–10	82	.....	82	16	
" .	Kamloops—Savona	1913	27	......	27	6	
" .	Kamloops—Barnhart Vale	1911	14	......	14	5	
" .	Shushwap—Notch Hill—Revelstoke	1914–15	192½	2½	194	26	61,598
" .	Fairview—Midway	1914	57	....	57	7	
" .	Whitemans Creek—Kelowna	1914	30	......	30	8	
" .	Nelson—Trail	1914	61	.....	61	11	
" .	Proctor—Sirdar	1914	58¼	2¾	61	10	
" .	Nakusp—Edgewood	1912	59	1	60	14	
" .	Golden—Windermere	1901	88	.. ...	88	16	3,052
	A reporter....	....	7,008¼	255¼	7,262½	666	210,861

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	......	7,008¼	255¼	7,262½	666	210,861
Ile Vancouver..	Victoria—Bamfield	1891	169	0	169	12	
" ..	Alberni—Bamfield	1899	53	0	53	2	
" ..	Alberni—Clayoquot	1902	95¼	2¼	97½	5	
" ..	Clayoquot—Nootka	1913	62½	13¼	75¾	8	
" ..	Clayoquot Branch	1913	1	½	1½	2	
" ..	Toquart—Sechart	1907	7½	2	9½	1	
" ..	Tofino—Mosquito-Harbour, Bear-River Clayoquot Sound—Ile Leonard	1911-14	35	3¾	38¾	0	
" ..	Nanaïmo—Comox—Campbell River	1893-08	118	0	118	8	
" ..	Parksville—Alberni	1895	30	0	30	1	
" ..	Comox—Cap Lazo	1910	6	0	6	0	
" ..	Union Bay—Denman et Iles Hornby	1907	23	2	25	4	73,532
" ..	Nanaïmo—Ile Gabriola	1909	18¼	¾	19	4	
" ..	Campbell-River—Powell-River	1910	65¾	10	75¾	11	
" ..	Powell-River—Vancouver	1913	108	12	120	19	
" ..	Campbell-River—Hardy Bay	1914	203¼	4½	207¾	18	
" ..	Vancouver—Squamish	1914	44½	1½	46	6	
" ..	Ile Salt-Spring	1902-14	88	7¼	95¼	19	
" ..	Sidney—Ganges Line	1910	21	2½	23½	0	
" ..	Chemainus—Kuper—Iles Thétis	1912	3½	4	7½	5	
" ..	Saanichton—Ile James	1912	3½	1	4½	2	
" ..	Sydney, Ile Sydney	1910	3	3	6	2	
" ..	Embranch. Bamberton Works-Keatings	1914	0	1	1	1	
Yukon	Ashcroft—Frontière internationale	1899-12	1,777	....	1,777	78	
" ..	Ashcroft—Quesnel	1878-87	215	...	215	.....	
" ..	Embranchement Ashcroft—Lillooet	1896	67	.....	67	12	
" ..	" Lillooet—Pioneer	1912	66	....	66	15	
" ..	" Lillooet—Lytton	1913	49½	.....	49½	12	
" ..	" Ashcroft—Savonas	1914	40	.....	40	5	
" ..	Embr. 150-mile-House—Quesnel-Forks	1902	89	.....	89	5	
" ..	" 150-Mile-House—Bella-Coola	1912	329	....	329	28	87,440
" ..	" Quesnelle—Barkerville	1887	61	..	61	5	
" ..	" Hazelton—Prince-Rupert	1901-07	218	.....	218	22	
" ..	" Terrace—Stewart	1910-11	174	.....	174	8	
" ..	Ligne de l'île Reine-Charlotte	1913-14	123	.....	123	13	
" ..	Hootalinqua—Livingstone-Creek	1907	70	......	70	2	
	Total	....	11462½	330¾	11792½	1,001	371,833

RAPPORT DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT POUR 1915-1916.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes, qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'Etat à des compagnies privées ne sont pas comprises dans cette liste.

Dans les pages suivantes, on s'occupe des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'année; et en outre de ce qui s'est fait, on donne sous forme de rapports séparés ci-annexés, toutes les données qu'il a été possible d'obtenir des surintendants de district, les susdits rapports seront mentionnés sous les différents titres des districts. Lorsqu'il ne se rattache aucune mention particulière à une ligne ci-dessus mentionnée, on doit comprendre qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, sans qu'il y ait eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUVE.

La ligne entre le Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

CAP-BRETON, N.-E.

Aucune ligne nouvelle n'a été construite cette année, mais les réparateurs réguliers des lignes télégraphiques ont continué leur travail et les ont entretenues en bon état.

On a ouvert quatre nouveaux bureaux de télégraphe et cinq nouvelles stations téléphoniques.

M. D. C. Dawson a donné sa démission le 1er août, après avoir fidèlement rempli ses devoirs de surintendant pendant vingt-quatre ans. M. C. W. McKee, de Saint-Jean, N.-B., lui a succédé; son rapport (n° 1) est annexé à ce rapport général.

BAIE DE FUNDY.

Il n'y a pas eu d'interruption sérieuse du service, sur ce réseau, pendant l'année. Le bateau *Tyrian* a posé de nouveaux câbles, de Whitehead à Grand-Harbour et de Flagg's-Cove à Eastport, en dédoublement des câbles actuels.

Un rapport (n° 2) du surintendant de district, M. J. R. Parker, est annexé à ce rapport général.

QUÉBEC.

ÎLES DE LA MADELEINE.

Le 19 décembre, le bateau *Tyrian* fit un essai infructueux pour réparer le câble de Meat-Cove à Old-Harry. Cet essai fut abandonné à cause d'épais brouillards de neige accompagnés de forts vents. Le câble a ensuite été réparé à l'ouverture de la navigation.

ENTRETIEN ET FONCTIONNEMENT.

Un rapport (n° 3) du surintendant de district, M. A. Le Bourdais, est annexé à ce rapport général.

ÎLE D'ANTICOSTI.

Le bateau *Tyrian* arriva à la Longue-Pointe de Mingan, le 24 novembre, et commença à réparer le câble de Longue-Pointe à l'île d'Anticosti, brisé depuis l'année précédente. Des forts vents continuels accompagnés de brouillards de neige vinrent arrêter les travaux, le 7 décembre, avant qu'ils fussent terminés.

Un rapport (n° 4) du surintendant de district, M. A. Malouin, est annexé à ce rapport général.

LIGNES DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT, DU DISTRICT DE CHICOUTIMI ET DU COMTÉ DE QUÉBEC.

Des réparations considérables ont été faites à ces lignes, qui ont été mises en bon état, par les réparateurs généraux.

Un rapport (n° 5) de M. E. Pope, surintendant du district de Québec, et un rapport (n° 6) de M. P. E. Vignault, surintendant du district des Sept-Iles, sont annexés à ce rapport général.

TÉLÉGRAPHE DE LA QUARANTAINE ET TÉLÉPHONE DE L'ÎLE D'ORLÉANS.

Deux nœuds du câble de l'Ile aux Grues à Montmagny, ayant été emportés par la glace, en novembre 1914, ont été réparés en mai 1915.

Le câble de l'île aux Grues à la Grosse-Ile ayant été brisé par la glace, en novembre 1914, a été réparé en mai 1915.

L'un des câbles de Saint-François à l'île aux Réaux, ayant été brisé par la glace, en mars 1915, fut réparé le 24 mai. Il a fallu ajouter 150 pieds de nouveau câble.

Le câble, reliant l'île d'Orléans à Bellechasse, fut brisé par la glace en novembre 1914 et réparé en avril 1915. Il a fallu y ajouter 600 pieds de nouveau câble.

Des réparations générales ont été faites sous la surveillance de M. J. Pouliot, surintendant de district, dont le rapport (n° 7) est ci-annexé.

ONTARIO.

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE DE L'ÎLE PELÉE.

Le câble reliant l'île Pelée et la terre ferme s'étant brisé, le 6 décembre 1914, il fut réparé en mai 1915. Une nouvelle rupture se produisit en février 1916 et le câble sera réparé aussitôt que la température le permettra.

Un rapport (n° 8) de M. J. McR. Selkirk est annexé à ce rapport général.

NORD-OUEST.

On a terminé, au mois d'août, la construction des lignes d'Athabaska au lac La Biche, et du lac Saskatoon à Hudsons-Hope.

Des réparations importantes ont été faites à ce réseau.

Les rapports de M. R. C. Macdonald, surintendant de district, n° 9, et de M. J. S. Macdonald, inspecteur général, n° 10, sont annexés à ce rapport général.

SASKATCHEWAN.

On a continué la construction de la ligne de Battleford à l'île à la Crosse, jusqu'à 40 milles au nord de Green-Lake. Cette ligne sera terminée au cours de la prochaine saison.

M. J. D. Noël a été nommé surintendant de district pour les lignes de la Saskatchewan, le 1er septembre dernier; son rapport (n° 11) est ci-annexé.

COLOMBIE-BRITANNIQUE (TERRE FERME).

Au cours du mois de janvier, on a terminé la ligne de Kamloops à Revelstoke, dont il restait une longueur de 24 milles à construire.

On a fait des réparations importantes et reconstruit plusieurs parties de ce réseau, tel qu'on pourra le constater dans le rapport n° 12 de M. W. H. Stevens, surintendant du district.

ILE VANCOUVER ET YUKON.

Si l'on excepte un petit bout de ligne, de 4 milles de longueur, de la baie San Josef à l'anse Sea-Otter, aucune nouvelle construction n'a été faite cette année.

Des réparations ont été faites sur tout le parcours de ce réseau, comme on pourra le voir dans le rapport n° 13, ci-annexé, de M. J. T. Phelan, surintendant de district.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

BATEAU-CÂBLE "TYRIAN".

Le *Tyrian* fut mis en bassin de radoub, en novembre 1914, pour subir des réparations importantes, comprenant l'installation de nouvelles chaudières. On a réparé les câbles aux endroits suivants: chenal du Grand-Bras-d'Or, Main-à-Dieu, Scatarie, Seal-Island, Deer-Island, Gannet-Rock.

Les nouveaux câbles suivants ont été posés:—

Chenal Lubec.	·25 nœuds.
Whale Cove Meadow Brook.	9·70 nœuds.

Un tableau des opérations du bateau pendant l'année, est donné dans le rapport ci-annexé de M. A. B. Macdonald, inspecteur général des lignes des Provinces maritimes et électricien du *Tyrian*.

RÉSEAU DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION.

A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Souterraine.	Sous-marine.	Total.	Aérien.	Souterrain-	Sous-marin.	Total.	
1915-16.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	....	....	....	....	....	....	....	....	
Canadian Pacific Telegraph Co	14,633	20	95	14,748	106,660	592	228	107,480	1,564
Western Union Telegraph Co	....	....	....	....	....	....	....	....	
Lignes de l'Etat	11,476¾	....	330¾	11,807½	11,476¾	....	330¾	11,467¾	1,001
Grand Trunk Pacific Telegraph	5,190¾	1	¼	5,192	19,797	25	1½	1,982¾	233

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention :—

1915-16.	Dépense.	Revenu.
	$	$
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes :—		
Anticosti, lignes de l'île d'	8,930 08	1,858 92
Baie de Fundy, lignes de la	2,927 11	975 61
Cap-Breton, lignes de	35,538 22	3,828 07
Cap-Ray (subside)	250 00	....
Escuminac, ligne de	1,692 82	968 29
Pointe-au-Père, agence	500 00	....
Ile aux Coudres	200 00	....
Iles de la Madeleine	5,068 15	1,486 31
Côte Nord à l'est de Bersimis	27,442 35	5,182 20
Côte Nord à l'ouest de Bersimis	18,639 53	1,409 67
Ile d'Orléans, téléphone	1,769 29	218 86
Réseau de la quarantaine	6,174 22	308 74
Lignes du comté de Québec	4,230 22	694 48
Ile du Prince-Edouard	....	....
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations	70,167 78	....
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes	776 61	....
District de Timiskaming—		
Ligne de téléphone	2,864 70	259 90
Ontario—		
Ile Pelée, téléphone	1,829 53	165 75
Lignes des territoires du Nord-Ouest	117,417 99	27,642 06
Colombie-Britannique—		
Golden—Windermere	7,938 48	2,283 76
Vancouver, île de	84,236 01	23,284 81
Nakusp—Edgewood	1,631 97	....
Kamloops—Okanagan	49,775 02	20,786 72
Colombie-Britannique, généralement	1,428 46	....
Yukon—		
Ashcroft—Dawson	218,625 35	89,872 98
Service télégraphique, généralement	10,244 29	....
Total	630,361 19	181,227 04

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES.

Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1916) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 988, se sont élevés à la somme de $40,488.80. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Nombre de téléphones.		Total.	Coût annuel.
	Bureaux.	Résidences.		
				$ c.
Agriculture	24	9	33	1,493 00
Auditeur général	14	2	16	718 00
Recensement	1	....	1	80 00
Commission du Service civil	4	3	7	342 00
Greffier de la couronne en chancellerie	1	1	2	75 00
Commission de Conservation	5	1	6	375 00
Douanes	20	6	26	1,075 00
Archives	2	1	3	150 00
Police fédérale	16	5	21	815 00
Commission de développement économique	1	....	1	57 00
Cour de l'Echiquier	2	1	3	145 00
Affaires étrangères	6	2	8	348 00
Finances	15	6	21	875 00
Gouverneur général	6	4	10	395 00
" " ligne privée	....	....	....	83 80
" " central privé	13	....	13	923 00
Chambre des communes	18	....	18	745 00
Affaires des Sauvages	14	2	16	646 00
Revenu de l'Intérieur	14	4	18	756 00
Intérieur	112	9	121	5,315 00
Justice	19	15	34	1,436 00
Travail	5	4	9	448 00
Bibliothèque du Parlement	1	2	3	120 00
Marine et Pêcheries	20	7	27	1,145 00
Milice et Défense	31	12	43	2,041 00
" " central privé	116	....	116	3,211 00
Commission des hôpitaux militaires	....	1	1	40 00
Mines	17	1	18	772 00
" central privé	37	....	37	1,209 00
Gendarmerie à cheval	4	1	5	195 00
Service Naval	22	5	27	1,146 00
Territoires du Nord-Ouest	....	1	1	35 00
Comité du fonds patriotique	1	....	1	65 00
Postes	36	8	44	1,780 00
Impression et papeterie	12	12	24	963 00
" " central privé	52	....	52	1,115 00
Conseil Privé	7	5	12	525 00
Travaux publics	79	18	97	4,341 00
Chemins de fer et Canaux	21	11	32	1,407 00
Secrétariat d'Etat	12	5	17	778 00
Sénat	15	4	19	755 00
Cour Suprême	1	....	1	35 00
Commerce	10	3	13	570 00
Commission des achats militaires, central privé	11	....	11	945 00
	817	171	988	40,488 80

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et tous les changements faits jusqu'au 31 mars 1916.

D. H. KEELEY,

Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRE-NEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
1	Port-au-Basque	0	$50 00 ou commission	N.B.—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
2	Cap-Ray, phare	14	50 00 " ...	
	Total..	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relle à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie du Renard	0				Fermé le 5 août 1909.
2	Pointe Heath	2	C. Hubert	200 00	1er août 1900	Pour agence locale. Câble enlevé.
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	E. Laprise	200 00	1er juillet 1903	Salaire porté à $200, 1er août 1912.
4	Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	600 00	7 juillet 1881	" $600 " "
5	Lac Salé	52½	A. Boudreau, tél. et rép.	600 00	26 mai 1913	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
6	Phare de la Pte-Sud-Ouest	15	A. Lemieux	600 00	1er juillet 1901	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912.
			L. Lemieux	300 00	1er juillet 1908	" " à $300 " "
	Rivière Jupiter	7				
	Rivière à la Loutre	17½				
	Rivière Becsie	22				
	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	Jas. Duguay	25%	20 juin 1906	25% de commission.
7	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin, sur. de dist.	520 00	1er août 1900	Augmenté à $520 le 1er août 1912.
			A. Malouin, télégraphiste	200 00	10 août 1881	" à $200 " "
			Loz. Malouin, télég. sub.	600 00		" à $600 " "
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot	600 00	1er juillet 1882	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912.
	Baie Mechastic (atterrissage du câble)	14½	H. Malouin, réparat. gén.	600 00	10 sept. 1909	De la baie Mechastic à la Pointe-Sud-Ouest Augmenté à $600, 1er août 1912.
	Totaux	223½		5,620 00		

La Pointe-Sud-Ouest se raccorde avec L'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

0	L'Anse-à-Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	780 00	16 oct. 1881	Bureau de vérification. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.W. Le salaire a été porté à $780.00, en octobre 1915.
		28		799 00		

RÉSEAU DES ÎLES DE LA MADELEINE.

1	Amherst	0	Mlle J. Shea	62 00 ou commission	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	Ligne de ceinture	4½				
2	Aurigny (ligne de ceinture)	2¼	L. P. Gaudet	50 00 "		
3	Phare Amherst	2				
	Ligne principale	4¼	Wm. Cormier	50 00 "	11 " 1881	
	Jusqu'au câble	2¼				
	A l'étendue du câble	6½				
4	Village de l'Etang-du-Nord	1½	A. Arsenault	500 00 "	1er sept. 1915	Plus $1 par jour, lorsqu'absent en devoir.
			Mme A. Binet	100 00 "	" 1881	
5	Phare de l'Etang-du-Nord					
	(ligne de ceinture)	1½	A. Arsenault	50 00 "	1er sept. 1901	Ligne de ceinture à 2 fils.
	Ligne principale	1½				
6	Iles-aux-Meules (Grindstone	7	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai 1897	
7	Iles-aux-Meules, " ouest	1	A. LeBourdais, sur. de dist.	900 00 "	17 août 1890	Plus $1 par jour lorsqu'absent, en devoir. Les app. étaient de $720 par année antér. au 1er juil. 1908.
	Câbles (lig. de ceinture)	¼				
	Câble tendu (l. de ceint.)	½	J. J. LeBourdais	700 00 "	25 mai 1904	Augmentation de salaire à $700 au 1er nov. 1913.
8	H.-aux-Maisons "	2¼	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin 1888	
9	Pointe-Basse "	3	H. Arseneault	50 00 "	1er août 1902	
10	Plage sud	3				
	Ligne principale (fil)	8½	F. Chevrier	50 00 "	1er juil. 1905	
	Câble principal	½				
	Ligne de ceinture	2¼				
11	Cap-Vert (lig. de ceinture)	¾	J. Richard	50 00 "	1er oct. 1914	
	Ligne principale	¾				
12	Ile Wolfe	12				
13	Grosse-Ile	11¼	N. Clarke	420 00 ou commission	1er juin 1888	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieurement au 1er décembre 1902, et commission pour agence locale.
			J. Quinn	240 00 "	1er déc. 1902	
14	Old-Harry	9	L. C. Clarke	50 00 "	8 mars 1907	
15	Grande-Entrée	5¾	Mme F. Atkins	50 00 et "	18 fév. 1882	
			S. Clarke, répar.	180 00 ou "	1er avril 1912	Plus $1.50 par jour pour travail et $1 par jour pour louage d'un cheval en temps de réparation de la ligne.
16	Pointe Grande-Entrée		Tim. Larade	Commission 25 p. 100	4 mars 1913	
17	Grand Ruisseau		A. Arseneau	" "		
	CONNEXIONS DE CÂBLE.					
	Grosse-Ile	0				
	Old-Harry (fil)	9	(Atterris. du câble)			
	Câble à Meat-Cove, Cap-Breton	55	(Voir ligne de Meat-Cove			
	Grosse-Ile	0				
	Câble à l'île Brion	11				
18	Ile Brion	1	C. Dingwall	150 00 ou commission	1er nov. 1915	Une ligne de ceinture à deux fils depuis la hutte du terminus pour le câble de la Grosse-Ile.
19	Phare de Brion	3½	P. Chevrier	50 00 "		
	Amherst	0				
	Câble à l'île d'Entrée	6¾				
20	Phare de l'île d'Entrée	2	E. Chenell	15 00		
	Total	182¼		3,947 00		

Longueur totale du réseau des îles de la Madeleine : Lignes aériennes, 101½ milles; câbles, 80¼; ligne sur poteaux, 83¾.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SECTION SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	
1	Meat-Cove*....	0	. ...	....	Mme H. L. McEachern....
2	Capsticks....................	3	....	....	M. J. Capsticks.........
	La ligne de ceinture	4	7	....	
3	Baie Saint-Laurent (ligne de c.)	½	....	....	J. McNeil........... .... N. McDonald ....
4	Baie Aspy..................	4½	4½	. ...	R. G. Zwicker. ....
5	Ile du Cap-Nord.............	5	5	....	N. A. McDonald.........
	Ligne de ceinture...........	1	1	... .	
6	Dingwell (ligne de ceinture)...	5½	....	....	G. W. Macperson.........
	Ligne de ceinture...... ...	10	10	....	
7	Havre du Neils (ligne de ceint.)	2½	....	....	Arch McLean............
8	Ingonish................. ..	9	9	....	J. E. McLeod............
9	Ingonish-Sud.................	10½	10½	....	Mme M. C. Williams......
10	Ingonish-Ferry (câble ¼ de mille)..........	2¼	2	¼	Mme M. A. McKinnon ...
11	Wreck-Cove..................	9	9	....	Mlle Mary Morrison.......
12	French-River.........	5	5	¼	John McDonald ....
13	Breton-Cove.................	2	2	....	D. B. McLeod..........
14	Indian-Brook............	7	7	....	C. A. McInnes...........
	Ligne de ceinture...........	2	2	....	
15	Murray (ligne de ceinture).....	8	....	....	....
16	Pont de la riv. du Nord (l. de c.)	2	....	... .	S. J. Morrison ... .
	Ligne principale	10	10	....	
17	Englishtown (câble de ¼ de mille).	4	3¾	¼	J. D. McAskill. .. ..
18	Eel Brook	2	2	....	M. Smith......... ......
19	South-Gut (ligne de ceinture)..	3		....	Rachel Morrison... ......
20	Baddeck (ligne de ceinture)....	13	. ... .	....	D. Dunlop... ... .
	Englishtown..................	18	18	....	....
21	Kellys-Cove (New Campbellton)	12	12	....	Mlle A. Morrison.........
22	Grand-Bras-d'Or (câble ½ de mille)...........	2½	2	½	D. Livingston ....
23	Petit-Bras-d'Or (câble de 350 pieds).........	8	8	....	M. Richards..... ....

*La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble de 55 nœuds à Old-Harry.

DE L'ÉTAT—*Suite.*

MEAT-COVE.

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
50 00 ou commission*...	1er sept. 1897.	*Où non autrement énoncé, la commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat sur toutes les dépêches envoyées ou reçues par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
50 00 "	1er juillet 1914.	
720 00	1er oct. 1914.	Station du câble à la baie Saint-Laurent au lieu de Meat-Cove depuis le 1er septembre 1906.
420 00	28 juillet 1914.	
50 00 "	1er janv. 1916.	
50 00 ou commission ...	1er mai 1913.	
50 00 "	15 nov. 1915.	
50 00	1er nov. 1907.	
50 00 "	1er février 1912.	
50 00 "	1er janvier 1913.	
50 00 "	11 janvier 1910.	Autrefois sous les soins de M. Geo. Brewer, qui a démissionné.
50 00 "	1er oct. 1903.	
50 00 "	18 mai 1908.	
25 p. 100 de commiss..	1er avril 1899.	
25 p. 100 de commiss..	19 juillet 1907.	
50 00 ou commission	1er juin 1913.	
....	....	Fermé durant l'hiver de 1909-10.
50 00 ou commission	5 octobre 1909.	
120 00 et commission, et 25 p. 100 s. R. et chèq..	28 mars 1912.	M. W. Bingham, décédé le 8 janvier 1912. Embranchement de la ligne Baddeck.
25 p. 100 R. et chèques	21 février 1914.	
50 00 ou commission	1er sept. 1904.	
150 00 et 25 pour 100 sur R. et chèques	11 octobre 1913.	Le premier agent était L. M. Anderson.
....	....	Cette ligne de ceinture à Baddeck part de cet endroit et retourne à Englishtown.
50 00 ou commission....	2 déc. 1909.	
100 00 "	1er janv. 1889.	Augmentation de $50 à $100 depuis le 1er novembre 1914
50 00 "	1er déc. 1912.	
2,310 00		

Et la baie du Saint Laurent avec l'île Saint-Paul par le câble de 20 nœuds. Le dernier sert au téléphone.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SECTION SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	Report......
24	Sydney-Nord.	4½	4½	... .	W. U. Tel. Co...........
	Instructeur.............	....	....	....	Mlle B. Bingham, Englishtown....... ....
	Inspecteur général	....	....	. ...	A. B. McDonald, Sydney-Nord..................
	Surintendant de district pour toutes les lignes du C.-Breton	....	....	....	C.W. McKee, St-Jean, N.-B
	Total	168¾	137¼	1¼	
	Sections des réparations.				
	En général—				
	Meat-Cove—Grand-Bras-d'Or..	162¾	125¾	½	Graham Dunlop, Baddeck.
	Gr'd-Bras-d'Or—Sydney-Nord.	15	14½	½	Jos. Logue, Sydney-Nord..
	Local—				
	Meat-Cove — Money-Point et baie Aspy............ ...	20	19½	....	Pat. Capstick.... ....
	Baie Aspy—Havre de Neils ...	24	16	....	M. McCaskell........... .
	Havre de Neils—Ingonish-Ferry..	21¾	21½	¼	Rupert Curtis............
	Ingonish-Ferry—Englishtown..	29	28¾	¼	N. M. McLeod...........
	Baddeck—Ligne de ceinture...	36	18	....	D. McAuley ....
	Murray—Ligne de ceinture....	20	10	....	....
	Englishtown—Grand-Bras-d'Or	14½	14	½	N. McRitchie ....
	Grand-Bras-d'Or — Sydney-Nord	12½	12½	....	Duncan McRae.... ......
	Total................				
	Embranchement Money-Point.				
1	Baie Saint-Laurent...........	0	....	....	V. Therriault....... . ...
2	Grève—Baie Saint-Laurent ...	1½	1½	....	J. O'Brien...............
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	5½	....	Norman McLeod..........
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)................ ..	1	1	....	Stanley Hackett..........
		8	8	....	(Y compris les fr. de route.)
	Embranchement Saint-Paul.				
	Baie Saint-Laurent	0	....	....	
	Ile Saint-Paul (y compris 20 nœuds de câble)............	23		20	J. Campbell............. .

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

DE L'ÉTAT—*Suite.*

MEAT-COVE—*Suite.*

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
2,310 00		
Commission seule.	....	La commission est de 50 p. 100 sur les dépêches locales, et de 25 p. 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveill. de la ligne et un bureau à Sydney Nord.
600 00	1er nov. 1902.	Salaire augmenté à $600 le 1er août 1911.
1,500 00	9 mai. 1905.	Augmenté à $1,500 du 1er avril 1909.
720 00	24 janv. 1892.	Montant de $300 en sus par année pour le loyer du bureau, etc., M. McDonald est à bord du *Tyrian* comme électricien pour la pose et les réparations du câble.
5,130 00		Le montant additionnel accordé date du 1er juillet 1907. Les lignes du C.-B. sont ainsi en opération conjointement avec le Western Union Telegraph.
540 par année............	31 déc. 1912.	Augmenté à $480 du 1er mars 1911.
(Voir ligne Eskasoni, etc.). ..	....	Le paiement comprend louage de cheval depuis le 1er déc. 1909.
80 00 par année.	31 déc. 1912.	NOTE.—Les taux des montants additionnels accordés sont tels que réglés en juin 1910. Au sujet des sections de réparations, des lignes de ceinture (lignes à 2 fils) on doit ajouter 50 p. 100 à la ligne sur poteaux. Ainsi la ligne de ceinture Murray, comprenant 20 milles de fils et 10 milles de poteaux, est équivalente à une ligne de 15 milles de poteaux.
90 00 "	Avant juin 1910.	
90 00 "	1er janv. 1912.	
100 00 "	" " .	
100 00 "	Avant juin 1910.	
60 00 "	" " .	
60 00 "	" " .	
60 00 "	1er juin 1910.	
1,180 00		
Accommodement...........	10 déc. 1907.	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
"	" " .	
"	1er juin 1909.	
de Meat-Cove, section Sydney-Nord).		
	....	
50 00	1er oct. 1890.	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION SYDNEY-NORD—MEAT-COVE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Sect. des réparations—Fin.					
	Baddeck—Ligne de ceint.		D. McAuley	100 00 par année	Avant juin 1910	
	Murray–Ligne de ceinture.		Philip McLean	60 00 "	15 sept. 1913	
	Englishtown–Grand-Bras-d'Or		Murdoch Campbell	60 00 "	Avant juin 1910	
	Grand-Bras-d'Or.—Sydney-Nord		C. G. Patterson	60 00 "	1er oct. 1914	
				280 00		
	Embranch. Money-Point					
1	Baie Saint-Laurent		J. R. McNeil	Accommodement	1er oct. 1914	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
2	Grève Baie Saint-Laurent		J. O'Brien	"	10 déc. 1907	
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)		Norman McLeod	"	10 déc. 1907	
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)		Stanley Hackett	"	1er juin 1909	
	Total					

CAP-BRETON : SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne de la Boularderie.					
	Sydney-Nord.					
	Petit-Bras-d'Or (MC. pot.)	4½	(Voir ligne Meat-Cove)			
1	Pte-Alder (ligne de ceint.)	5	Melle V A. Plant	50 00 ou commission	1er mai 1912	La commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Pointe Groves (1 mi. M.C. poteaux)	3	Rod. Campbell	50 00 "	18 déc. 1912	
3	Hillside	4	Mme Annabelle McKenzie	50 00 "	1er fév. 1907	
4	Boularderie-Ouest	4	M. R. McIntyre	50 00 "	1er janv. 1907	
		20½		200 00		

5	S. S. Boulardrie	3	Donald McRae	50 00	"	1er janv. 1907	
6	Pointe-Clear	4	Mme M. McLeod	50 00	"	1er déc. 1906	
7	Upper-Kempt-Head	7	Mme Murdock McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
8	Ross-Ferry	$6\frac{1}{2}$	Mme J. F. McKenzie	50 00	"	1er oct. 1911	
	Boularderie-Centre	6	Mme J. B. McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
	Grand-Bras-d'Or	$7\frac{1}{2}$	(Voir ligne Meat-Cove)				
	Total, milles de fils	$54\frac{1}{2}$	Lignes sur poteaux 51	450 00			
	Sections des réparations.						
	Pointe-Alder—Petit-Bras-d'Or	5	John T. Tobin	50 00 ou commission		1er oct. 1912	
	Grand-Bras-d'Or—Upper-Kempt-Head	20	J. A. C. McKenzie	50 00	"	1er janv. 1907	
	Petit-Bras-d'Or — Upper-Kempt-Head	24	M. McLeod	50 00	"	12 juill. 1909	
	Lig. sur pot. de Meat-Cove	$5\frac{1}{2}$	.....	.....		.....	
	Réparateur général	.....	Jos. Logue	.....(Voir ci-dessous).			
	Total	$54\frac{1}{2}$		150 00			
	Ligne d'Eskasoni.						
	Sydney-Nord						
1	French-Vale ($5\frac{3}{4}$ sur poteaux à Gabarus)	11	O. T. McKay	50 00 ou commission		29 nov. 1915	
2	Lac Gillis	5	Katie McLean	50 00	"	13 juillet 1913	La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
3	Baie-Est	4	Mlle M. L. McNeil	50 00	"	1er août 1913	
4	Côté nord, Baie-Est	6	James J. Gillis	50 00	"	15 janv. 1907	
5	Steels Crossing	4	Mlle K. Campbell	50 00	"	24 juillet 1915	
6	Eskasoni	1	Mme V. McMillan	50 00	"	Fermé, 1er fév. '16.	
7	Baie Château	6	Mlle C. McInnis	50 00	"	10 janv. 1907	
8	Bénacadie-Pond	5	J. N. McNeil	50 00	"	20 mars 1909	
9	Bénacadie	5	G. Farrell	50 00	"	20 " 1909	
10	Piper's-Cove	2	Katie McNeil	50 00	"	20 " 1909	
11	Grand-Narrows	4	M. L. McNeil	50 00	"	1er mai 1910	L'agent précédent était Daniel McNeil.
	Total, milles de fils	58	Lignes sur poteaux $49\frac{3}{4}$	500 00			
	Sections des réparations.						
	Lig. de poteaux Meat-Cove	$5\frac{3}{4}$	A. A. Gillis, Beechmont	50 00 par année		.....	
	De la ligne Meat-Cove au lac Gillis	$10\frac{1}{4}$					
	Du lac Gillis à Eskasoni (Baie Château)	21	Duncan Gillis, côté nord, Baie-Est	50 00	"	1er juin 1907	
		37		100 00			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

CAP-BRETON—SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Sect. des réparations—Fin.	Milles.		$ c.		
	De Baie Château à Grand-Narrows	16	....	....		
	Total	53		....		
	Réparateur général.					
	Ligne Boularderie	54½	Jos. Logue, Sydney-Nord	540 00 par année	1er janv. 1906	Une allocation additionnelle est faite pour le louage d'un cheval.
	" Eskasoni	53				
	" Gabarus—Sydney-Nord—Leitche's-Creek	5¾				
	Lig. Meat-Cove—Sydney-Nord—Grand-Bras-d'Or	15				
	Total	128¼				

SECTION—BAIE SAINT-LAURENT—HAWKESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Baie Saint-Laurent	0	(Voir ligne de Sydney-N.)			
1	Meat-Cove (2e ligne)	7¼	" "			
2	Cap Saint-Laurent	4	Mme C. Jamieson	50 00 ou commission	1er janv. 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les dépêches envoyées ou reçues par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
	½ chemin	1½				
	Poulets-Cove	5½				
3	Baie de Plaisance	8	Mme G. P. McIntosh	50 00 "	1er sept. 1907	
	Barren	10				
4	Chéticamp (Havre de l'est)	10	M. S. Aucoin	....	30 avril 1912	50 pour 100. Reçus et chèques sans garantie.
5	Grand-Etang	8	....	....	....	Fermée en mars 1905.
6	Havre Margaree	8	A. B. C. McLean	10 00 sans commission	20 oct. 1896	La commission est de 50 p. 100. Reçus et chèques des lignes de l'Etat avant le mois de mai 1910.
7	Margaree-Forks	8	Sarah McDougall	50 00 ou commission	10 sept. 1908	
8	Margaree (N.-E. (l. de cein.)	10	Mme J. D. Ross	100 00 par année	1er fév. 1898	Le salaire a été augmenté le 1er janv. 1916.

9	Margaree S.-O....	4	Mme M. Collins	50 00 ou commission	1er janv. 1912	
	Ligne de ceinture	12				
10	Inverness (ligne de ceint.)	8	Mme G. F. McLean	360 00 sans commission	1er avril 1912	Plus $12 par année pour l'entretien des b r ies
11	Strathlorne (Willow-Bank)	3	Mlle R. McLean	180 00 ou commission	1er nov. 1908	
12	Mabou	9	Mme M. McDonald	120 00 sans commission	1er avril 1887	
13	Port-Hood	10	D. J. McDonald	50 00 ou commission	1er juillet 1903	
14	Smith's-Id (ligne de ceint.) câble de 1 mille inclus.)	3¼	Mlle E. L. Smith	50 00 "	1er nov. 1907	
15	Henry-Id (ligne de ceint.) câble de 1½ mille inclus.	3½	Mlle C. McLennan	50 00 "	8 nov. 1907	
	A Port-Hood, câble de 2½ milles inclus	6¾				
16	Judique	10	Mlle M. C. McDonald	50 00 "	1er janv. 1912	
17	Craignish (Craigmore)	8	Allan Cameron	50 00 "	1er nov. 1903	
18	Port-Hastings	10	Mme A. Petrie	50 00 "	1er nov. 1903	
19	Hawkesbury	3¾	Mlle E. McDonald	240 00 sans commission	1er nov. 1903	
	Total	171½		1,570 00		

Milles de fils, 166½; milles de câble, 5; milles de poteaux, 146.

	Ligne d'emb. Wycocomagh.					
1	Strathlorne	0				Bureau de raccordement, $15 par mois, plus $1 par mois pour soin de batterie du 1er mai 1910 (C. 972).
2	Kenlach	1	M. J. Kennedy	25% commission	1er août 1914	
3	McCormick (Loch Ban)	2¼	J. B. McCormick	50 00 ou commission	4 mars 1910	
	Ligne de ceinture	6				
4	R. Hayes, ceint.	1¼	H. R. Beaton	50 00 "	8 juillet 1912	
5	Lac West	2¾	C. McInnes	50 00 "	4 mars 1910	
	Ligne principale	2¾				
6	Village-Brook	6	L. Jameson	50 00 "	1er fév. 1915	
7	Skye Glen	4	Mme J. A. Austin	25 00 "	Ouvert 12 sept. 1913	
8	Wycocomagh	12½	Angus McLeod	50 00 "	31 janv. 1914	
	Total, milles de fils	33½	Ligne de poteaux 29½	250 00		
	Sections des réparations.					
	En général—					
	Meat-Cove—Inverness	104½	P. A. Doyle, Inverness	720 00 par année	1er fév. 1912	Une allocation additionnelle est accordée pour le louage d'un cheval.
	Inverness-Hawkesbury	67¼	J. F. McMillan, Port-Hastings	480 00 "	17 mai 1910	Antérieur au 1er mars 1911. Salaire, $35 par mois.
	Ligne Wycocomagh	32¼				
	Locale—					
	Baie St-Laurent—Meat-Cove	7¼	*Voir* ligne de Sydney-N.			
	Meat-Cove—Half-Way-Shanty	5½	R. Fraser	40 00 "	20 mai 1903	
	Half-Way Shanty—Poulets-Cove	5½	A. Fraser	30 00 "	1er sept. 1912	

SERVICE TELÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION—BAIE SAINT-LAURENT—HAWKESBURY—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Poulets-Cove — Baie de Plaisance	8	K. Fraser	40 00 par année	20 mai 1903	
	Baie de Plais.—Barren.	10	A. D. Moore	40 00 "	1er avril 1913	
	Barren—Chéticamp	10	L. A. Poirier	80 00 "	15 mai 1912	M. J. A. Chiasson, ancien réparateur, a démissionné le 15 février 1912.
	Chéticamp— Grand-Etang	8	M. A. Boudreau	40 00 "	15 avril 1913	
	Grand Etang—Havre Margaree	8	H. K. McLean	25 00 "	1er juillet 1905	
	Hav. Margaree—ligne de ceinture Margaree S.-O. et Margaree, N.-E	22	J. F. Miller	50 00 "	16 mars 1912	M. A. McFarlane, décédé, 31 janvier 1912.
	Margaree S.-O.—Strathlorne	23	J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Strathlorne—Mabou	9	L. G. McDougall	40 00 "	3 nov. 1902	
	Mabou et Judique	20	Angus J. McDonald	50 00 "	1er sept. 1912	De cette division (*voir* liste) 5 milles sont des câbles sous-marins, la partie des lignes aériennes ne forme que 4½ milles d'une ligne à 2 fils pour la ligne de ceinture.
	Judique et Port-Hawkesbury	21¾	J. N. McIsaac	50 00 "	1er août 1904	
	Iles de la Pointe-Hood	13½	Ambroise Smith	20 00 "	1er août 1908	
	Total	171½		1,460 00		

SECTION DU CAP-BRETON—HAWKESBURY—ILE SCATARIE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Hawkesbury	0	(*Voir* ligne de la baie St-Laurent.)	50 00 ou commission	30 août 1913	La commission est de 25 p. 100 sur les dépêches envoyées par le bureau du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année. Lorsque la commission est de 50 p. 100 on ne donne pas cette garantie.
1	Cleveland	8	Mme W. E. Morrison	50 00 ou commission	17 nov. 1915	
2	Grande-Anse	10	Melle C. McPherson	50 00 ou commission	23 août 1915	
3	Rivière Bourgeois	8	Melle K. F. Fougère	50 00 ou commission		
4	Saint-Pierre	6	J. E. Campbell	100 00 "	30 juin 1912	Batterie principale à Saint-Pierre.
5	Rockdale	4	Mme J. D. Morrison	50 00 par année.	26 avril 1913	
	Ligne de ceinture	2¾				
6	Lower-L'Ardoise, lig. de c.	½				Bureau fermé.
7	Grande-Rivière	7	Mlle E. A. Finlayson	120 00 et "	1er juin 1903	Plus $50 et commission pour bureau de raccordement avant le 1er avril 1912.
8	L'Archevêque	6	W. Kempt	50 00 et "	1er juin 1912	
9	Saint-Esprit (Intervalle Laframboise)	7	Mme J. D. Morrison	50 00 "	1er sept. 1906	

10	Fourchie (Fourchu)	13	M. M. McDonald	50 00 ou commission	1er mai	1915	
11	Gabarus Lake	8	Mme H. McDonald	60 00 "			
	A la ligne de ceinture	8					
12	Gabarus (ligne de ceinture)	3	Mlle C. Grant	360 00 sans commission	16 janv.	1904	Bureau de raccordement. Répétiteurs automatiques sur la ligne de Sydney-Nord. $3 par mois en hiver pour chauffage. Loyer $75 par année.
13	Louisbourg	11	Wesley Townsend	50 00 ou commission	1er fév.	1904	
14	Grande-Lorraine	3	M. P. Dowd	25% commission	15 janv.	1913	
15	Petite Lorraine	4	A. Gallant	25 % "	1er avril	1915	
16	Baleine	2	Henry Leahy	25 % "	1er juillet	1913	
17	Main à-Dieu	4	Mme James McDougall	25 % "	4 fév.	1912	Batterie principale à Main-à-Dieu.
	Jusqu'à l'atterrissement	1					
18	Ile Scatarie-Ouest (câble)	3¼					Bureau fermé.
19	Ile Scatarie-Est	7¼	Mlle T. Nearing	25% "	20 mai	1912	$8 par année pour entretenir la batterie principale.
	Total	127		980 00			
	Milles de fils, 123½ ; milles de câble, 3¼ ; milles de ligne sur poteaux, 121¾.						
	Grande-Rivière—Ligne Gabarus.						
	Grande-Rivière	0	(Voir ligne Hawkesbury).				
	A la ligne de ceinture.	7					
1	Grande-Rivière, Chutes de (ligne de ceinture).	3	Mme E. D. McKillop	50 00 ou commission	20 déc.	1907	
2	Loch-Lomond	5½	A. Morrison	50 00 "	1er avril	1914	
3	Enon	4	A. D. Morrison	50 00 "	21 mars	1912	
4	Big Glen	5	A. D. McVicar	50 00 "	21 juin	1915	
	Salmon-River	11	Mme A. McKinnon	50 00 "			
5	Pont Victoria	8	(Voir ligne Hawkesbury).				
	Gabarus (Sydney-N., ligne sur poteaux, 2½ milles).	5					
	Total	48½	Ligne sur poteaux, 44½	200 00			
	Sydney-N.—Ligne Gabarus						
			Voir ligne Meat-Cove	....	....		Cette ligne entre Sydney-Nord et Gabarus, sans bureaux intermédiaires jusqu'en juin 1910, a été mise en opération depuis le 11 décembre 1903.
	Sydney-Nord	0	J. D. McCormick	50 00 ou commission	28 février	1913	
1	Leitches-Creek	3½					
2	Ball's Creek	9					Bureau fermé, 1er avril 1913.
3	Pont Marion	17½	Austin Morrison	50 00 ou commission	1er juin	1910	
4	Gabarus (Hawkesbury ligne sur poteaux, 3 mill.)	12	(Voir ligne Hawkesbury).				
	Total	38½	Ligne sur poteaux, 35½	100 00			
	Sections des réparations.						
	Local—						
	Grande-Rivière à Enon	19½	H. Urquhart, Grande-Rivière	50 00 par année	10 juin	1909	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

CAP-BRETON : SECTION HAWKESBURY—ILE SCATARIE—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Réparateurs de sections—Fin.					
	Grand-River à Fourchu.	26	D. McKillop, Grand-River	50 00 par année	10 juin 1909	
	Général—					
	Hawkesbury à Gabarus.	89¾	M. McRae, St-Peters	480 00 " "	1er fév. 1912	Louage de cheval alloué en plus depuis le 1er déc. 1909. Salaire $35 par mois depuis le 1er mars 1911.
	Gabarus à Leitches-Creek	33	D. S. Hooper, Louisb'rg.	540 00 " "	21 juillet 1912	Louage de cheval alloué en plus.
	Gabarus à Scatarie-Id-E	33½				
	Gabarus à Enon	29				
				1,120 00		

SECTION BADDECK—NYANZA—BIG INTERVALE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Baddeck	0	D. Dunlop	50 00 par année		
1	Nyanza	6½	Mme M. McRae	25% comm.	2 sept. 1914	
2	West Middle River	5	Thos. McRae	" "	" "	
3	Upper Middle River	6	D. McLennan	" "	" "	
4	N.E. Margaree	12	Mrs. D. J. Ross	" "		
5	Frizzleton	2	Ralph McPherson	" "	10 oct. 1915	
	Big Intervale	8	R. McKenzie	" "	Nov. 1913	
		39½				

SECTION SOUTH-WEST-MARGAREE—WHYCOCOMAGH—LITTLE-NARROWS.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	S. W. Margaree	0				
2	East Lake Ainslie	11	D. McKinnon	25°/o com	Nov. 1913	
3	South "	12	J. R. McMillan	" "	" "	
4	Ainolie Glen	2	D. McNeil	" "	" "	
5	Stewartdale	2	D. H. McDonald	" "	" "	
	Whycocomagh	3				
	Little-Narrows					
	North-Side	8½	D. B. McKay	" "	8 sept	
		38½				

BADDECK—LITTLE NARROWS—WASHABUCK CENTRE.

	Baddeck	0				
1	Little-Narrows, côté nord	12½	J. J. Gillies	25°/ₒ comm	10 sept 1914	
2	" " sud.	7	D. B. McKay	" "	" " "	
3	Washabuck-Bridge	6	J. D. McRitchie	" "	14 " "	
4	" Centre	6	Alec McNiel			
		31½				

STRATHLORNE—SCOTISVILLE CENTRE.

	Strathlorne	0				
1	Loch-Ban	4	J. B. McCormick	25°/ₒ comm		
2	North Lake Ainslie	2	J. J. Dunbar.	" "	Nov. 1913	
3	Ainslie Point	2	Neil McDonald	" "	" "	
4	Scottsville	3	L. E, McKay	" "	30 sept. 1915	
		11				

SECTION WHYCOCOMAGH—ORANGEDALE.

	Whycocomagh	0				
1	Iron Mines	4	C. McLean	25% commission		
2	Orangedale	7	A. McLeod	25% comm. gard		

SECTION GRAND-NARROWS—BEAVER-COVE.

	Grand-Narrows	0	M. L. McNeil	25°/ₒ comm	1er avril 1915	
1	Ile Christmas	1½	S. T. McNeil	" "	11 sept. 1914	
2	Shenacadie	7	N. J. McKinnon	" "	" 1914	
3	Beaver-Cove	7	D. McNeil	" "	" "	
		15½				

SECTION BROOK VILLAGE—GLENDALE.

	Brook Village	0	L. Jamieson	$50.	1er fév. 1915	
1	Mull River	4	D. S. McDonald	25% comm.	13 déc. 1915	
2	Glencoe Mills	7	D. H. McDonald	25% "	13 déc. 1915	
3	Upper Glencoe	6	Hugh McEachern	25% "	13 déc. 1915	
4	River Dennis	6	John A. Cameron	25% "	13 déc. 1915	
5	Glendale	9	Alex. Boyd	25% "	13 déc. 1915	
		32				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE—CHATHAM, ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.
		Miles.			
1	Chatham		Melle J. Sivewright	$ 50 par année	1er avril 1914.
			M Ramsay, réparateur	600 "	25 août 1913.
2	Lower Napan	8¼	Wallace Campbell	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
3	Pointe au Carr	5	E. H. Russel	25 " "	1er " 1913.
4	Victoria	3	Jas. MacDonald	25 " "	1er " 1913.
5	Hexham	2	M. J. Macdougall	$ 50 par année	1er juill. 1904.
6	Bayside	3	Jos. Williston	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
7	Baie du Vin	2	S. B. Williston	25 " "	1er " 1913.
8	Hardwicke	7	M. Bremner	$ 50 par année	1er août 1891.
9	Eel River	2	Valentine Gibbs	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
10	Baie Ste-Anne	2	S. J. et H. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
11	Escuminac	3	D. Lewis	$ 50 par année	1er sept. 1885.
12	Pointe Escuminac	5	K. R. McLennan	50 "	1er nov. 1893.
13	Pointe Sapin	9	W. S. Loggie & Co	25 p.c. des recettes	1er " 1913.
14	Pointe Sapin	1	M. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
15	Baie du Vin		B. Williston	25 " "	juill. 1915.
16	Eel River		H. Schofield	25 " "	" 1915.
17	Eel River Bridge		C. Asoyrf	25 " "	" 1915.
18	Lower Escuminac		Louis Jimmo	25 " "	" 1915.
	Total	52¼		$850	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

SECTION DE CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Barrington	0	....	....	....	Cette ligne a été affermée à la compagnie de téléphone Barrington, depuis le 13 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Newelton (y compris 1½ mille de câble)	11	....	....	....	
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris ¼ de mille de câble)	6¾	....	....	....	
		17¾				

SECTION DE LA CÔTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne aérienne de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe Western Union, sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

GRAND-MANAN ET ILES CAMPOBELLO.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Grand-Manan—					
1	Long-Eddy-Cable-Hut à Flaggs-Cove	3				
	"		J. R. Parker, sur. de dist.	540 00	14 mai 1912.	
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er déc. 1894.	
2	Castalia	2½	Geo. E. Dalzell	25 p.c. de commission	1er juin 1898.	
3	Woodwards-Cove	3½	M. A. Fraser	50 " "	28 fév. 1893.	
4	Grand-Harbour	2	C. A. Newton	75 00 ou commission.	1er avril 1887.	La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
5	Seal-Cove	4½	J. A. Ingersoll	75 00 "	22 sept. 1899.	
6	"	¼	Mme Robert Fraser	25 00 "	1er janv. 1906.	
7	Deep-Cove	2	C. Dalzell	25 p.c. de commission.	— juin 1913.	
8	Southern Head	3¼	T. Foster	25 " "	1er déc. 1910.	
	Lignes d'embranchement.					
	Grand-Harbour—					
9	Cheney's-Island, ½ mille de câble	4¾	S. E. Russell	25 " "	1er fév. 1891.	
10	Ile White-Head, ¾ de mille de câble	1½	Mme H. Leary	50 00 "	1er juill. 1910.	
11	Nantucket, ½ nœud de câble	3¼	J. Moses	25 p.c.	1er mai 1914.	
12	Ile Duck, 1¼ nœud de câble	9¾	M. L. Duggett	25 "	1er mai 1914.	Un 2ème câble a été posé le 30 mars 1916.
	Câble, Long-Eddy à Herring-Cove, Campobello.	10	E. G. Mitchell	210 00 et comm.	1er mai 1905.	Loyer, $60 par année. Combustible, environ $30.

13	Herring-Cove-Cable-Hut à Welch-Pool	4¾	E. J. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905	
	Câble à travers le chenal.	1¾	Wellington Parker, préposé à la ligne	2 00 par jour		Employé quelquefois.
14	Eastport, Me., E.-U. d'A.	½	Melle M. E. Hurley	200 00	30 juin 1913	
	Totaux	47½				
	Ligne de Gannet-Rock.					
	Seal-Cove	0		(Voir ci-dessus).		Cette ligne est opérée dans l'intérêt du ministère de la Marine et des Pêcheries.
15	Ile Wood (câble)	1½	P. Green	25 p. 100 de commission	7 nov. 1910	
16	Ile Little-Wood (câble ½)	2¼	H. Harvey	Accommodement	mai 1914	
17	Ile Three-Sister, 2¼ nœuds de câble	3¼	M. Foster	25 p. 100 de commission	mai 1914	
18	Gannet-Rock (câble)	7¼	Agt. M. et F.	Accommodement	7 " 1910	
19	Ile-aux-Perdrix, Fort-Dufferin (câble ¾)				1900	
	Ile-aux-Perdrix, Fort-Dufferin (câble ¾ de nœud)				1910	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Section—Chicoutimi—Tadoussac.

1	Chicoutimi	0	J. D. Villeneuve, insp.	780 00	1er avril 1906	
			T. Villeneuve, télégr.	660 00	1er " 1907	
			A. Lavoie	540 00	1er nov. 1914	
			A. Blais, messager	120 00	1er juin 1912	
			M. Desbiens, nettoyeur	72 00	1er août 1906	
			J. Fortin, réparateur	420 00	1er juin 1899	
2	Sainte-Anne	2½	Mlle A. Gauthier, télég.	50 00	1er fév. 1909	
			P. Gauthier, réparateur	350 00	1er " 1904	
3	Sainte-Fulgence	8	E. L. J. Tremblay	50 00	1er janv. 1904	
4	Lac Laurent	8	S. Gagnon, télégraph.	50 00	1er avril 1906	
			J. Brisson, réparateur	360 00	1er juin 1906	
5	Descente des Femmes	9	Aug. Villeneuve, télégr.	50 00	1er avril 1906	
6	Ste-Marguerite, Dépôt	34	E. Simard, télégraphiste	50 00	1er août 1909	
7	Ste-Marguerite	2	Alex. Savard, télég.	50 00	1er avril 1906	
8	Sacré-Cœur	8	Mlle L. Maltais, télég.	50 00	" 1906	
			H. Gravel, réparateur	360 00	1er juin 1906	
9	Tadoussac-Ouest	11½	J. Desmeules, agent	25% de commission	18 avril 1907	
10	Tadoussac	1	Eugène Caron, agent			Voir ligne de la côte nord.
		84		4,012 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION CHICOUTIMI—PERIBONKA.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Campobello.	Milles.		$ c.		
1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	2½	" "			
	A la ligne de ceinture	5½				
3	Shipshaw-Nord, lig. de c.	4	Jos. Blackburn, télégraph	50 00	1er nov. 1913	
4	Shipshaw	1	Mlle M. Dufour, télégra.	50 00	" 1907	
5	St-Léonard	4	Geo. Gagnon, télégraph.	50 00	1er sept. 1903	
	A la ligne de ceinture	2				
6	St-Ambroise, ligne de cein.	8	A. Simard, "	50 00	1er juin 1905	
7	St-Charles Borromée	4½	B. Bouchard, "	50 00	1er sept. 1903	
8	Taché	7	Jean Fradette, "	50 00	1er janv. 1908	
	A la ligne de ceinture	4½				
9	St-Louis de Nazaire, de ceinture à ceinture	2½	D. Blackburn, "	50 00	23 sept. 1912	
10	St-Joseph d'Alma, ligne de ceinture	6	P. Lavoie, "	50 00	Août 1914	
			Gédéon Verreault, rép.	360 00	1er mars 1909	
11	St-Cœur de Marie	6	Alf. Rousseau, télégraph.	50 00	1er janv. 1908	
12	La Pipe, St-Henri de Taillon	6½	M. Larouche "	50 00	1er mai 1913	
13	Honfleur	8	Charles Lindsay "	50 00	1er janv. 1909	
14	Péribonka	9	Mme. E. Niquette "	50 00	" 1909	
		81		960 00		

SECTION CHICOUTIMI—LAC CLAIR.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	2½	" "			
3	Rang 6	3				
4	Lac Charles	3	L. Boulianne	50 00	1er nov. 1904	
5	Lac Clair	4				Fermé le 12 déc. 1912.
		12½		50 00		

SECTION MALBAIE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir section de la côte nord.
2	St-Hilarion	15	M. Coulombe	50 00	1er sept. 1909	
3	St-Antoine	5	T. Perron	50 00	1er " 1915	
4	Ste-Agnès	9	J. Pilote	50 00	1er juillet 1913	
5	Murray-Bay	8	Mme F. Vincent			Voir section de Chicoutimi.
		37		150 00		

EMBRANCHEMENT PETITE-RIVIÈRE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir section Baie-St-Paul—Chicoutimi.
2	Petite-Rivière (Saint-François)	13	L. J. Bouchard	50 00	31 mars 1914	Paiement à la Baie St-Paul, $25 par année et $12 pour prendre soin de cet embranchement à la Petite-Rivière.
		13		50 00		

EMBRANCHEMENT ST-PLACIDE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F, Boivin			Voir Baie St-Paul, section Chicoutimi.
2	St-Placide	$8\frac{1}{2}$	D. Simard	50 00	1er mai 1909	
		$8\frac{1}{2}$		50 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI—BAIE-SAINT-PAUL

Numéro.	Stations.	Distance. inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie-Saint-Paul		F. Boivin	420 00 par année† / 25 p. c. commission	1er avril 1885	Augmentation de $360, depuis le 1er sept. 1909. *La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	J. B. Simard, agent	50 00 ou commission		
			A. Gauthier, réparat.	360 par année	1er avril 1885	Augmentation de $270, depuis le 1er juillet 1909.
3	La Galette	37	Toussaint Girard	150 00 ou commission	1er août 1913	Salaire augmenté à $150 par année, 1er juin 1907. Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
4	Ferland	27½				Bureau fermé le 1er juillet 1911.
5	Saint-Alexis	10	Mme D. Simard	75 00 ou commission	1er nov. 1899	
6	St-Alphonse de Bagotville	3	Mme C. Levesque	150 00 par année	1er juin 1906	La division de A. Gauthier comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
7	Chicoutimi	11½				
		98		1,205 00		†Salaire augmenté à $360 par année, 1er juin 1907.
	Ligne d'embranchement.					
	St-Alexis	0	Mme D. Simard	75 00	1er janv. 1912	P. V. Lavoie a démissionné le 1er oct. 1911.
8	St-Félix d'Otis	10	Jos. Gagnon	50 00	1er nov. 1907	
9	L'Anse St-Jean	30	Eris Dégagné, réparat.	425 00	1er sept. 1903	
10	Petit Saguenay	8	M. Tremblay	50 00	1er fév. 1905	
11	Anse Cheval	6				(Ce bureau a été fermé le 30 avril 1904.)
12	St-Etienne	7				
	Baie Ste-Catherine.	17	G. Boulianne (voir Côte nord, ligne O. de B.)			
		78		575 00		
	Total	176		1,805 00		

Côte Nord (ouest de Bersimis).

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent, télégra.	50 00 ou commission	1er avril 1885	Plus $25 par année et $12 pour l'entretien de la batterie de l'embranchement à Guay.
2	Cap-à-l'Aigle	4	A. Lapointe, "	50 00 "	1er mai 1914	
3	St-Fidèle	6	R. Dallaire, "	50 00 "	1er avril 1912	
4	Port-au-Persil	7	A. Villeneuve, "	50 00 "	1er février 1912	
			Thos. McLaren, réparat.	420 00	1er mai 1912	
5	Cap-Saumon phare (ligne de ceint. de St-Siméon)	2	Delph. Bouchard, télégr.	50 00 ou commission	1er avril 1910	
6	St-Siméon	4	Jos. Morin	50 00 "	1er août 1907	
7	Baie des Rochers	12	F. Bouchard, télégr	50 00 "	—juin 1887	
8	Baie Ste-Catherine	18	G. Boulianne, réparat.	420 00	—nov. 1886	Salaire augmenté à $420 depuis le 1er mars 1912.
			Mme D. Boulianne, téleg.	240 00		
9	Tadoussac (câble $1\frac{1}{2}$ mille)	$1\frac{1}{4}$	J. E. Caron, télégraphiste	360 00	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	10	Mme M. Savard, "	50 00 ou commission	— avril 1885	
11	Bon-Désir	5	Mme E. Gauthier, "	50 00 "	1er août 1904	
12	Escoumains	12	J. H. Topping, "	50 00 "	1er août 1885	
13	Baie des Bacons	8	P. Bouchard, "		6 mai 1902	Commission de 25 pour cent, sans garantie.
14	Sault au-Mouton	6	C. E. Nolet, "	50 00 ou commission	1er nov. 1906	
15	Mille-Vaches	2	Mme L. Puize "	50 00 "	1er août 1907	
16	Portneuf	$11\frac{1}{2}$	Léandre Bouchard "	50 00 "	1er juillet 1890	
			E. Courbron, réparateur.	420 00	1er avril 1888	
17	Hamilton-Cove	1				Fermé.
18	Sault-au-Cochon	7				Fermé le 30 sept. 1896.
19	Bersimis-ouest	31	Mme F. Miller, télégrap.	50 00 ou commission		
			E. Pope, sur. de dist.	2,400 00	1er avril 1885	Y compris les comptes généraux et la surintendance des magasins à Québec.
	Total	$147\frac{3}{4}$		4,960 00		

* Remarque.—Dans le budget, sous le titre de 'ligne de la côte nord,' il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi à l'est de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement

Côte Nord (est de Bersimis).

1	Bersimis-est	5	A. Maloney, agent	550 00	21 sept. 1896	
			Mme A. Maloney asst tél.	200 00	1er juillet 1906	Bureau de transmission à 2 batteries.
			Jos. Gagnon, réparateur.	420 00	12 août 1906	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
2	Pointe-aux-Outardes	29	Mlle G. Ross, télégrap.	50 00 ou commission	1er janv. 1910	" " " " " "
			D. Malouin, réparateur.	420 00	14 juin 1907	
3	Pointe-Lebel	26	H. Grenier	25 p. c. de commission	17 nov. 1915	Ligne de ceinture à Pointe Lebel, 5 milles.
4	Manicouagan	11	P. Martel et son fils	25 p. c. de commission	26 sept. 1910	
5	Mistassini	22	W. Montreuil, télégrap.	420 00	23 oct. 1908	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
6	St-Nicolas	14	L. Bouchard	25 p. comm		
7	Rivière Godbout-ouest	26	N. A. Comeau	50 00 ou commission	15 oct. 1885	
			Réparateur	450 00 "		
8	Pointe-des-Monts	$18\frac{1}{2}$	Victor Fafard	50 00 "	28 déc. 1883	
9	Baie de la Trinité-ouest	$5\frac{1}{2}$	Jos. Poulin	50 00 "	16 mai 1884	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (ouest de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
10	Baie de la Trinité-est	2½	A. Bilodeau	25 p.c. commission	1er mai 1889	
11	Ile au Caribou	7	Jos. Chouinard	25 "	22 juillet 1911	
12	Phare de l'Ile aux Oeufs	8½	Mme E. Chouinard	Accommodation	22 " 1911	Pas de commission. Téléphone seulement avec le bureau de Pentecôte.
	Pointe-aux-Anglais	2	....	25% commission	1895	Câble de l'Ile aux Œufs.
13	Pentecôte	6½	Jos. Picard	310 00 par année	20 sept. 1911	Batterie principale.
14	Iles May	9	A. Label	25 p.c. commission	15 sept. 1913	Fermé le 15 nov. 1910 et jusqu'à la fin d'avril 1911.
15	Ste-Marguerite	38½	A. Therriault	180 00 par année	1er juill. 1888	Aussi comme réparateur pour 40 milles de Hall à Rock-Rivers.
16	Clark City	5	North Shore Power, Railway and Navigation Company	25 p.c. commission	17 avril 1903	
17	Sept Iles	17¾	P. E. Vignault, agent	180 00 et 25 p c. comm.	2 jan. 1884	Voit aussi aux réparations communes entre Hall et rivière Moisie.
	"		P. C. Vignault, répar.	540 00	12 jan. 1912	Plus 50c. par jour lorsqu'absent en devoir.
18	Moisie-ouest	14½	Mme Chicoine, télégraph.	50 00 ou commission	1er juin 1906	
19	Matamek	9	Mme Hamilton	25 p.c. "	1er avril 1914	
20	Pigou	20	Peter Wright, réparateur	112 00	1er oct. 1902	
			Mme P. Wright, télég.	100 00	1er oct. 1902	
21	Rivière aux Graines	29	Mlle A. Blaney, télégrap.	50 00	6 oct. 1910	M. Langlois, agt., $12 par année pour loyer de bur.
22	Sheldrake	15	Mme A. Girard, télégra.	50 00	1er déc. 1904	A. Girard, agent " " "
23	Rivière du Tonnerre	6½	Mme H. Cody, télégrap.	50 00	1er fév. 1890	$12 par mois pour soin de la batterie principale et $12 pour loyer de bureau.
	Quai	6	Mme R. Grenier	25 p.c. commission	15 mai 1915	
24	Magpie	8	Geo. Poirier, télégraph.	50 00	17 sept. 1905	G. Poirier, agent, $12 par année pour loyer de bur.
25	Rivière St-Jean	9	Ben Chambers, télégrap.	50 00	1er oct. 1899	B. Chambers, agent, $12 par année pour loyer de bureau.
26	Longue-Pointe de Mingan	10	E. H. Tetu, Sur. de dist	1,080 00	1er nov. 1891	
			Mme E. H. Tetu, télég.	300 00	1er nov. 1903	Bur. de transm. pour le câble d'Anticosti, en opér. depuis le 1er sept. 1891. (3 batt. princ.) répétit.
			J. V. Guay, agent	500 00	1er nov. 1910	
			Mme Guay, Asste.	180 00	....	

27	Mingan	7	Mme C. Maloney, télég.	100 00		Salaire augmenté à $100 par année, 31 mars 1907.
28	Pointe-aux-Esquimaux	24	Mme E. Cyr, télégrap	240 00	1er sept. 1897	Batt. principale. Plus 50c. par jour lorsqu'absent en devoir. Alloc. supp. pour le télégraphe de la Pointe-aux-Esquimaux, $48 par an pour loyer de bur.; $40 par an pour chauffage; $24 par année pour entrepôt; 25 p.c. commission.
			E. Cyr, réparateur	500 00	2 nov. 1902	Alfred Landry, agent-fournisseur à la Pointe-aux Esquimaux, de la Betchouan, vers l'est, salaire $60 par année.
29	Betchouanes	20	A. Desjardins, télég. et rép.	212 00	22 juill. 1913	
30	Baie de la Piastre	23	Mme J. Beetz, télégraph.	100 00	18 sept. 1902	
			S. Tanguay, réparateur	112 00	18 sept. 1902	
31	Watichou	15	Mme Cl. Bourque, télé	100 00	1er déc. 1903	
			John Bourque, réparat	112 00	1er déc. 1903	
32	Aguanus	21¾	Mme Galant, télégraph	100 00	3 sept. 1902	
			S. Galant, réparateur	112 00	3 sept. 1902	
	Ile Michon		Mme H. Boudreault, tél.	25 p.c. commission	26 août 1915	
33	Natashquan	21	W. Vignault, télégraph	" "	20 oct. 1911	
			C. Vignault, réparateur	112 00	5 sept. 1902	Batterie principale, $12 par année.
34	Kegaska	33	Mlle Anderson, télégrap.	100 00	6 sept. 1902	
			Geo. Anderson, réparat.	112 00	6 sept. 1902	
35	Masquaro	18	J. L. Osborne, insp. int.	500 00	6 nov. 1910	Plus 50c. par jour lorsqu'absent en devoir.
			Mme Jennis, télégrap	100 00	1er avril 1906	
			Wm. Foreman, réparat.	112 00	1er juin 1903	
36	Romaine	25	Mme A. Guillemette, télé	100 00	17 sept. 1902	
			M. Blais, réparatevr	112 00	17 sept. 1902	
37	Baie aux Loups	24	Mme R. Jones, télégrap	100 00	26 nov. 1902	
			R. Jones, réparateur	150 00	26 nov. 1902	
38	Pointe-au-Maurier	24	Mlle P. Galibois, télégr.	100 00	19 sept. 1902	
			J. Galibois, réparateur	112 00	19 sept. 1902	
39	Harrington	20	Mme Jones, télégraph	125 00	20 sept. 1902	Allocation de téléphone à $25 par année pour messages de transmission avec l'île Harrington, depuis le 15 juin 1909.
			J. Jones, réparateur	112 00	20 sept. 1902	
40	Tête de l Baleine	17	Mme P. Blais, télégraph.	100 00	25 oct. 1915	
			P. Blais, réparateur	112 00	25 oct. 1915	
41	Baie du Mouton	20	Mme A. Landry, télég	444 00	1er août 1911	
42	Baie des Ha ! Ha !	27	Mme J. Monger, télég	100 00	14 juin 1904	
			J. Monger, réparateur	112 00	14 juin 1904	
43	St-Augustin	27	C. F. Johnson, tél. et rép.	212 00	1er sept. 1913	Poste de la Cie de la Baie d'Hudson.
44	Baie Chicatica	24	Mlle Esther Robin	100 00	30 juin 1906	
			George Robin	112 00	30 juin 1906	
45	Baie des Rochers	15	James Kennedy, télé. et réparateur	212 00	27 juill. 1911	
46	Baie du vieux Fort	15	J. Fequet et fils	25 p.c. commission	29 mars 1911	
47	Bonne-Espérance	7	G. Chevalier, réparat	112 00	2 oct. 1902	
			Mlle Chevalier, télég	110 00	2 oct. 1902	
48	Baie-Brador	29	A. Blais	112 00	11 mai 1915	
			Cyrille Joncas, réparat	110 00	10 oct. 1909	
			A. Cormier, rép. gén	500 00	16 août 1910	Plus 50 cents lorsqu'absent en devoir.
49	Long. Pte. du Blanc-Sablon	3	" agent	25 p.c. commission	1er sept. 1911	
50	Blanc-Sablon	3	Thos. Morel, télégraph	212 00	1er oct. 1902	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

Côte Nord (à l'est de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
		milles.		$ c.		
51	Baie-Forteau	13	A. Hart, rép. et télégr.	212 00	19 juill. 1902	
52	Pointe-Amour	17	Thos. Whyatt, rép. et télégraph.	112 00	17 fév. 1903	Batterie principale enlevée de Saint-Modeste-ouest à Pointe-Amour, 5 oct. 1909, alloc. $50 par ann.
53	Saint-Modeste-Ouest	16	Jas. Bolger, rép. et télég.	212 00	5 oct. 1902	
54	Red-Bay	13	Geo. Moore, réparateur	112 00	9 oct. 1902	
			Mlle Moore, télégraph.	100 00	9 oct. 1902	
55	Baie-Château	30	J. Bolger			Bur. ouvert d'août à oct. 1912. Sal. $35 par mois.
56	Belle Isle	23¾				Câble enlevé le 18 juin 1909.
	Totaux	914		13,678 00		

REPARATEURS DES LIGNES, SECTIONS ET NOMBRE DE MILLES—MALBAIE À BAIE CHÂTEAU.

		Nombre de milles.
A. Villeneuve, réparateur	Malbaie à la Baie des Rochers	35
G. Boulianne, réparateur	Baie des Rochers à Bergeronnes	29½
G Boulianne, réparateur	Baie Ste-Catherine à l'embranchement St-Etienne	17
Ed. Courbron, réparateur	Bergeronnes à la Rivière Colombier (16 milles à l'ouest de Bersimis)	67½
Jos. Gagnon, réparateur	Rivière Colombier à West-Crossing, Rivière-aux-Outardes (24 milles à l'est de Bersimis)	40
David Malouin, réparateur	Traverse-est de Rivière-aux-Outardes à la baie des Anglais (7 milles à l'est de Manicouagan).	44
Wm. Montreuil, réparateur	Baie des Anglais à St-Nicholas-Harbour (14 milles à l'ouest de Godbout).	27
N. A. Comeau, réparateur	St-Nicholas-Harbour à Pointe-des-Monts	32½
P. C. Vignault, réparateur général.	Pointe-des-Monts à la Rivière du Tonnerre	196¼
Ed. Cyr, réparateur général	Rivière du Tonnerre à Kegaska	197¾
J. L. Osborne, réparateur général	Kegaska à Ste-Augustin	202
A. Cormier, réparateur général	St-Augustin à Baie-Château	199
		1,073½

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien	13				
	Ile d'Orléans (câble)	¾				
2	Saint-Pierre	4½	E. Gendreau	50 00 ou commission	1er déc. 1910	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	3¼	Desneiges Plante	50 00 "	1er oct. 1896	
4	Saint-Laurent	6½	M. Gobeil	120 00 et 25 pour 100 commission.	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot, sur. de dist.	1,120 00 et 25 pour 100 commission	1er nov. 1907	Agence locale. Surintendant de dist. et réparateur.
6	Saint-François	6¾	Hélène Lemelin	50 00 ou commission.	1er oct. 1907	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble).	3¼				
	Ile Réaux (ligne aérienne)	2½				
8	Bureau de la quarantaine, Grosse-Isle (y compris 2 nœuds de câble).	3½	A. Dancause	540 00	1er nov. 1912	$5 par mois, en été payés pour messager; $12 par an pour entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile
	Téléphone de la quarantaine, 2 fils.	1¾				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, comprend 1¾ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Grosse-Ile à l'Ile aux Grues (y compris 5 n. de câble).	8	Hector Lavoie	50 00 ou commission.	1er fév. 1912	
			Fénelon Painchaud	accommodement.	" "	
			Olivier Gagné	"	" "	Raccordement avec la ligne téléphonique Bell, à Montmagny. Trois stations sur l'Ile aux Grues.
9	Ile aux Grues à Montmagny (câble).	5	Desiré Vézina	Service du phare	1er sept. 1909	
			Numa Vézina	Accommodement	1er nov. 1912	
			Chas. P. Roy	Accommodement	1er " 1913	
			Jos. Lemieux	Accommodement	1er " 1913	
10	Ile aux Grues à l'île aux Oies.	10	E. Bernier	Accommodement	1er sept. 1913	
			A. Roy	"	1er " 1913	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Ligne de ceinture (2 fils).					
11	St-François — St-François-Nord.	5	J. Asselin	50 00 ou commission	1er avril 1912	
12	St-Jean—Ste-Famille	5½	N. Pichette	50 00 "	1er déc. 1912	
	Totaux	86¼		$ 2,268 00		

REMARQUE.—En sus, il y a dans la surintendance du district de la station de quarantaine les lignes suivantes :—

	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Lignes téléphoniques.					
	Les Eboulements	0				
	Ile-aux-Coudres (câble)	3				Loué à la compagnie de téléphone Charlevoix et Saguenay.
	Sur l'île-aux-Coudres	10				
		13				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE L'ILE D'ORLÉANS.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Saint-Pierre	0	Francis Côté	50 00 ou commission	1er juillet 1911	
2	Sainte-Pétronille	3¼	Desneiges Plante	240 00	1er avril 1911	Indemnité de $6 par mois pour service de messager.
3	Saint-Laurent	6½	Laurent Godbout	50 00 ou commission	1er juillet 1911	
4	Saint-Jean	7	Pierre Pouliot	50 00 "	1er déc. 1910	
5	Saint-François	6¾	Xavier Lepage	50 00 "	1er juillet 1910	La ligne de l'Etat est reliée avec la Cie Bell et l'Ange-Gardien. Des échanges se font à Sainte-Pétronille.
6	Saint-François-Nord	5	Frs. Lessard	50 00 "	1er déc. 1910	
	Stations.					
7	Saint-Jean—Sainte-Famille	5½	Jos. Premont	50 00 "	1er déc. 1910	
		34	Poteaux : 34 milles	Fil : 68 milles.		

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE BEAUPORT-LAVAL.

	Québec-Beauport					
	Beauport		Bell Telephone Co			
1	Laval		I. Maheux	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
2	Ste-Thérèse		M. Boutette	25 p. c. commission		Raccordement avec la Cie Bell à Beauport. Commission seulement.
3	Sainte-Thérèse	2	N. Bédard	25 p. c. commission	1er janv. 1912	
4	Laval		L. E. Binet	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
5	Vallière, moulin de	5½	A. Vallière	50 p. c. commission	1er fév. 1910	
6	Laval	7½	Rév. E. Giroux	Accommodement		
7	Laval		Mme Touchette	50 00	1er fév. 1910	*Une commission sur les taux seulement des lignes du gouvernement, à Laval et Vallières-Mill une garantie de $50 par année.
	Total	15				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE CHARLESBOURG—LAC BEAUPORT—STONEHAM.

8	Québec—Charlesbourg	4	Bell Telephone Co	$ 64 par an	26 juillet 1913	
9	Lac Beauport	6	Mme J. Bigouette	25 p. c. Rcts	27 déc. 1913	
10	" Ouest	3	Mme Brown	"	18 jan. 1914	
			Pères Aublon	Abonné	1er sept. 1914	
11	"		J. Cloutier	"	2 avril 1914	
			Dr. J. Stevenson	"	9 juin 1915	
12	"		Mme Cummings	"	1er sept. 1914	
13	"		Maire Murphy	"	10 janv. 1914	
14	"		Melle F. Simons	"	10 " 1914	
15	"		C.-E. Smith	"	15 " 1914	
16	Stoneham	18	J. Corrigan	$50 par an.	4 nov. 1914	
17	"		W. Craig	Abonné	15 janv. 1914	
			Rév. A. Labrecque	"	22 déc. 1915	
18	"		S. Plamondon	"	15 " 1914	
19	"		Club St-Vincent	"	19 août 1915	
20	Martineau-Mills	3	A. Martineau	25 p. c. Rcts	1er nov. 1913	
21	Tewkesbury	13½	W. Boyd	"	8 nov. 1913	
22	"		Donaconna	Abonné	8 " 1913	
23	"		J. Isobel	"	30 avril 1914	
24	"		Three Lakes Fish Club	"	29 " 1914	
25	Lac St-Charles	5	L. P. Verret	25 p. c. Rcts.	4 nov. 1913	
26	"		C. E. Bégin	Abonné	6 déc. 1913	
27	Lac Huron	4	H. Gale	"	8 nov. 1913	
28	Village Askewra	3	E. Laliberté	"	5 déc. 1913	
29	Lac St-Charles		A. E. Seifert	"	1er sept. 1914	
30	St-Ignace	7¾	E. Rhéaume	25 p. c. Rcts.	25 fév. 1914	
31	"		J Sansfaçon	Abonné	25 " 1914	
32	Lorette	3	L. Bastien	"	1er sept. 1914	
33	"		Dr Verret	"	1er " 1914	
34	St-Gérard	8	A. Boivin	25 p. c. Rcts	1er " 1914	
35	"	4	T. Thompson	Abonné	1er " 1914	
36	Rivière Jaune		Mme A. Michaud	$300 par an	1er juil. 1914	Augmentation de salaire, le 1er janvier 1916.
	Réparateur général		E. Martineau	$480 par an	1er mars 1914	
		97¼		$594.		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TELEPHONIQUES DU DISTRICT DE TIMISKAMING.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de nomination.	Mémoire.
1	Kippewa, barrage	0	J. A. Boisvert, agent	25% commission	20 mai 1911	
	Denis	14½				
2	Fabre	6	L. Valiquette, agent	25% 〃	〃 〃	
3	Ville-Marie	13	J. Samson, agent	25% 〃	17 〃 〃	Démissionné le 15 sept. 1911.
			Mme. L. Lepage, agent.	25% 〃	15 sept. 1911	Commission garantie de $50 par année.
			J. Dumulon, surin. et réparateur général.	$65.00 par mois	13 nov. 1911	Et les dépenses lorsqu'il est absent en devoir.
4	Lorrainville	5	N. Legault, agent	25% commission	1er sept. 1911	
5	St-Eugène	13½	J. Bédard, agent	25% 〃	〃 〃	
6	Camp "B"	7½				
7	Camp "A" barrage Quinze.	½	P. Carrière, agent	25% 〃	1er mars 1912	Avant le 1er mars 1912, le bureau était en charge de G. B. Hull, ingénieur en charge de la construction du barrage des Quinze.
8	Camp "C"	5				
9	North Timiskaming	13½	J. R. Monaghan, agent.	25% 〃	1er août 1911	$75 par année sont payés à M. Monaghan pour le loyer du bureau et les connections avec la ligne de la Timiskaming Telephone Co.
		78½				
	Embranchement.					
	Ville-Marie	0				
	St-Isidore	3½	J. N. Legault	25% 〃	1 déc. 1912	L'embranchement part de la ligne principale à 10 milles N. E. de Ville-Marie.
		82				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO—SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

TABLEAU donnant la liste des bureaux de télégraphistes ou agents, commissions ou salaires, sommaire des messages gratis. Du 31 mars 1915 au 31 mars 1916.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Messages — Envoyés	Messages — Reçus.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Résidence du sur. de district	0	J. McR. Selkirk, sur. dist	$50 00 par année				Appareil privé.
2	Leamington, bureau	0	" "	Commission 20 p. 100			1er nov. 1888	
	Leamington, bureau	2½	A l'atter. du câble (terre ferme)				— août 1901	Près d. dock Leamington
	Terre ferme à l'île Pelée	17¼	" (île)				1er nov. 1888 / — août 1901	Près du dock (Scudder).
			Le câble de l'île Pelée est raccordé avec le système municipal de l'île Pelée				4 nov. 1913	" "
			James E. Quick, réparateur	$50 par année			11 avril 1911	Réside à l'île Scudder.
3	Maison Bairds (Leamington)	2¾	A. Baird	Commission 25 p. 100			2 nov. 1904	
4	Jackson et Moss	5	Jackson et Moss	" "			25 mars 1910	Près de la station "Old Club House."
5	Edward Ford		Edward Ford	Bureau d'accommodement			2 oct. 1912	Garde-chasse et garde-pêche
6	Maison Bairds (Pte-Pelée)	2½	A. Baird	Bureau d'accommodement			23 juin 1909	
7	Tildens	¼	W. Tilden	Commission 25 p. c.			29 avril 1905	
8	Pointe-Pelée	2½	W. A. Grubb	" "			1er nov. 1888	
9	Station de sauvetage	0¼	Lt Wilkinson	" "			11 juin 1914	
			Nombre total de messages					
	Système municipal de l'île Pelée	0	Corporation de l'île Pelée messages par câble seulement					
	Total	30½						

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE-EDMONTON.

Numéro.	Stations	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
				$ c.		
1	Qu'Appelle	0	E. P. Benoit	120 00	1er janv. 1911	
2	Fort Qu'Appelle	17	P. R. Elmer	960 00	15 août 1906	
	Fort Qu'Appelle		D. Sutherland	900 00	1er déc. 1909	
	Ligne de ceinture	10				
3	Lipton	1	Pacifique Canadien	10 p.c. commission	1er mai 1906	
	Ligne principale	1				
4	Kutawa	45	A. V. Lindeburgh	900 00	1er nov. 1883	
5	South-Humboldt	78	H. J. Macdonald	900 00	1er fév. 1904	
	Ligne de ceinture	58½				
6	Saskatoon	14	J. H. Murphy	1,200 00	18 janv. 1913	
	"		G. T. Clement, réparateur	900 00	16 oct. 1903	
	"		Can. Pac. Ry. messager	120 00	1er mai 1911	
	Ligne principale	14				
7	Henrietta	38	W. J. Salabury	900 00	1er oct. 1886	
8	Battleford	47	J. T. Callahan	1,080 00	1er déc. 1900	Transféré de Bresaylor 1er septembre 1915.
	"		H. C. Rogers, réparateur	900 00	10 oct. 1911	
	"		J. Redington, messager	240 00	20 mars 1916	
	"		J. D. Noel, sur. de dist.	1,800 00	1er oct. 1900	Promu sur le district le 1er septembre 1915.
	"		T. F. Finnegan, commis.	900 00	1er sept. 1915	Salaire augmenté.
9	Delmas	18	D. E. Buck	720 00	1er sept. 1915	" "
10	Bresaylor	10	P. O. Bonenfant	900 00	10 mars 1916	Nouveau bureau.
	Ligne de ceinture	67½				
11	Lloydminster	29	W. E. West	900 00	1er mars 1916	
	"		G. G. Mann, réparateur	900 00	1er août 1902	H. A. Elliott, démissionné le 29 février.
	Ligne principale	29				
12	Lac-aux-Oignons	13	H. McCleneghan, circuit mgr	1,260 00	1er août 1899	
	"		R. McCleneghan, asst.	720 00	1er déc. 1913	
		490		17,160 00		

SECTION BATTLEFORD—ISLE-À-LA-CROSSE.

Battleford	0	Horaire principal	$ c.		
North Battleford	4	F. J. Colmer	1,080 00	1er nov. 1912	
North Battleford		L. Colmer, messager	240 00	1er mars 1916	
Cochin	21	R. Colmer	720 00	1er mars 1916	Salaire augmenté.
Meota Loop	10	F. W. Hearn	900 00	1er nov. 1913	
Ligne principale	10				
Glaslyn	30	A. G. McCartney	900 00	26 sept. 1912	
Meadow Lake	66	J. R. McCordic	900 00	9 sept. 1912	
Green Lake	44	J. D. Davidson	900 00	1 déc. 1915	R. P. White transféré à l'Isle-à-La-Crosse.
Isle-à-La-Crosse	110	R. P. White	900 00	1er déc. 1915	
	295		5,820 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

LIGNE DU NORD-OUEST ET DE LA SASKATCHEWAN—SECTION MOOSEJAW—WOOD MOUNTAIN.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Moosejaw	0	M. Kavanagh	1,020 00	15 sept. 1914	
	"		Messager du Pacifi. Can.	120 00	1er juill. 1911	
	"		Batterie du Pacifi. Can.	120 00	1er fév. 1912	
2	Expanse	39	G. T. Brown	900 00	20 sept. 1912	
	"		C. H. Clark, réparateur	900 00	1er sept. 1913	
	Ceinture	25				
3	Gravelbourg	19	J. A. Hamelin	900 00	8 sept. 1910	
	A la ligne principal	19				
4	Limerick	13	E. Taylor	720 00	1er janv. 1916	M. Crosson transferré à Assiniboia.
	Ceinture	3				
5	Assiniboia	14	Myrtle Crosson	900 00	1er janv. 1916	R. Hodgson est en service militaire depuis le 4 janvier 1916.
	A la ligne principale	14				
6	Wood Mountain	27	J. H. Thompson	900 00	1er déc. 1890	
	"		F. Brown, réparateur	900 00	1er nov. 1905	
7	Twelve Mile Lake	13	J. Gagnon	25 p.c. commission	1er mars 1916	
8	Willow Bunch	26	M. A. Noël	900 00	19 oct. 1904	
		212		8,280 00		

SECTION BATOCHE—LAC-AUX-CANARDS.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Batoche	0	M. Racette	25 % commission		
2	Lac-aux-Canards	9	J. K. Bryce	120 00	1er fév. 1916	C. A. Baker, démissionnaire.
		9		120 00		

LIGNE FILE-HILLS.

1	Fort Qu'Appelle	0				Cette ligne fut construite en 1908, pour accommoder le département des Affaires des Sauvages.
2	Lebret	4				
3	Balcarres	11				
4	Agence de File Hills Agency	13				
		28				

LIGNE KAMSACK.

1	Kamsack, C. N. R.	0				Cette ligne fut construite en 1907, pour le département des affaires des Sauvages. Kamsack est sur le chemin de fer C.N., 100 milles N.-E., de Fort Qu'Appelle, et nullement en connection avec la ligne télégraphique du gouvernement.
2	Bureau du Dr. Wallace	0				
3	Agence des Sauvages	6½				
4	Mission St-Philippe	5				
5	Cie Baie d'Hudson (Pelly)	7				
6	Réserve Keys	5½				
		24				

LIGNE DU LAC AUX CANARDS.

1	Lac aux Canards, C.N.R.	0				Cette ligne a été construite en 1902 pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
2	Gend. roy. à ch. du N.-O.	0½				
3	Agence des Sauvages	3				
		3½				

LIGNE SINTALUTA—RÉSERVE ASSINIBOIA.

1	Sintaluta	0				Cette ligne a été construite en 1913, pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
2	Réserve Assiniboia	8				
		8				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

DIVISION DE LA SASKATCHEWAN.

Bureau.	Propriétaire.	Loué de	Ecurie.	Batterie.	Hangar.	Loyer mensuel.
Battleford	Gouvernement					
Bresaylor		R. R. Farrell				15 00
Cochin		P. N. Paille				15 00
Delmas		Heon, E				15 00
Fort-Qu'Appelle	Gouvernement					
Glaslyn	"					
Green Lake	"					
Henrietta		W. J. Salsbury				8 00
Ile La Crosse		Chas. Maurice				10 00
Kutawa		A. V. Lindeburgh				50 00 par année.
Lloydminster	Gouvernement		5 00			5 00
Meota	"					
Meadow Lake	"					
North Battleford	"					
Onion Lake	"					
Qu Appelle		Bureau fourni gratiu.				
Saskatoon		Pacifique Canadieu.				15 00
South Humboldt	Gouvernement					
Batoche		Bureau fourni gratui.				
Duck Lake		" " "				
Assiniboia		J. C. Banfield				12 00
Expanse		J. D. MacMillan				15 00
Expanse		A. Urquhart	10 00			10 00
Limerick		J. Crosson				15 00
Moose Jaw		Pacifique Canadien				15 00
Moose Jaw		" " "		5 00		5 00
Moose Jaw		Masonic Hall Co			5 00	5 00
Willow Bunch	Gouvernement					
Wood Mountain		Bureau fourni gratui.				
Gravelburg	Gouvernement					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

DIVISION DE LA SASKATCHEWAN.

Station.	Nombre de chevaux.	Ecurie apparten. au	Loué de	Loyer mensuel.
Battleford	2	Gouvernement		
Glaslyn	2	"		
Green Lake	2	"		
Henrietta	2		Ecurie fournie gratui.	
Kutawa	1		" "	
Lloydminster	2		G. G. Mann	5 00
Meadow Lake	2	Gouvernement		
Saskatoon	2		Ecurie fournie gratui.	
Expanse	2		A. Urquhart	10 00
Wood Mountain			Ecurie fourni gratui.	Le réparateur a fourni les chevaux.
South Humboldt	2	Gouvernement		
	19			

LIGNES DU NORTH-OUEST DE L ALBERTA.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
				$ c.		
11	Onion Lake					(Division de la Saskatchewan).
12	Frog Lake	23	E. A. Bowtell	600 00	1er mars 1911	
13	Mooswa	14	A. Bowtell	840 00	1er déc. 1907	
14	Elk Point	21½				Bureau fermé.
15	St-Paul de Métis	19½	J. A. Gagnon	900 00	1er mai 1910	
16	Saddle Lake	18	C. B. Ingraham	900 00	1er juillet 1912	
17	Pakan	39	R. McAdam	720 00	1er février 1905	
	Ceinture	5				
18	Andrew	5	R. L. Pickell	900 00	1er janv. 1913	
	"		W. J. Lee, réparateur	900 00	5 janv. 1914	
	Whitford	7	Maître de porte	25 p.c. commission	1er juillet 1910	Cette ligne a été transférée au gouvernement provincial de l'Alberta, le 1er janvier 1916.
	Andrew à la ligne princ.	5				
	Ceinture	23				
19	Lamont	3½	W. Valliant	900 00	1er nov. 1914	
	A la ligne principale	3½				
20	Fort Saskatchewan	24	W. G. Shera	720 00	1er juillet 1912	
21	Edmonton	18	P. R. Campbell, agent	1,080 00	24 juillet 1914	
	"		C. P. Samwell, assistant	1,020 00	1er juin 1913	Transférée d'Athabasca.
	"		P. F. Canniff, assistant	1,020 00	14 mars 1916	R. S. Shields, démissionnaire
	"		H. Hunt, commis	1,080 00	22 janv. 1912	
	"		G. Wilder, agent adjoint	1,200 00	1er déc. 1908	A abandonné le service, le 1er février 1916.
	"		J. McLean, réparateur	900 00	1er janv. 1915	
	"		H. Packebusch, messager	300 00	16 août 1915	Nouvelle nomination.
	"		R. Berry, messager	300 00	11 mars 1915	
	"		R. C. Macdonald, surintendant du district	2,300 00	1er oct. 1905	
	"		J. S. Macdonald, inspecteur général	2,500 00	1er juin 1905	
	Total	222		19,080 00		

SECTION EDMONTON-RIVIÈRE À LA PAIX.

No.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Edmonton	0	Tableau précédent			
1	Lac Halfway	49	J. C. Egge	25 p.c. commission	1er janv. 1910	
2	Athabasca	49	A. H. Slight	900 00	16 mars 1914	Transféré d'Edmonton.
	"		A. W. Cass, réparateur	900 00	19 juin 1912	
	"		F. Pettiford "	900 00	1er déc. 1914	
	"		S. Grube, messager	240 00	1er sept. 1915	E. Swanson démissionnaire.
3	Mirror Landing	70	P. F. Hoyte	900 00	1er " 1914	
	"		A. Parry, réparateur	900 00	1er avril 1912	S. Green démissionnaire.
4	Sawridge	38	R. H. Simpson	900 00	1er juill. 1914	
	"		E. Goodwin, réparateur	900 00	17 nov. 1914	
5	Baie Giroux	39				Bureau fermé.
6	Grouard	39	C. A. Burpee, agent	900 00	25 janv. 1915	J. A. Powers, démissionnaire.
	"		J. A. Bell, répar. en chef.	1,020 00	5 fév. 1914	A abandonné le service le 1er mars 1916. On n'a pas encore fait de nouvelle nomination.
	"		M. L. Burpee, messager	300 00	1er mars 1916	F. Knibbs, démissionnaire.
7	Rivière-la-Paix	83	A. F. Todd, agent	900 00	30 oct. 1914	E. W. Arnold, démissionnaire.
	"		M. L. Burnett, assistant.	900 00	15 août 1915	
	"		F. Anderson, réparateur	900 00	23 oct. 1912	
	"		T. Aaron, messager	300 00	23 août 1915	J. A. Connery, démissionnaire.
8	Vanrena	62	H. L. Propst	25 p.c. commission	1er janv. 1912	
9	Dunvegan	12	A. Vaillancourt	900 00	11 nov. 1912	
10	Spirit River	15	W. R. Holden	900 00	1er juill. 1912	
	Ligne de ceinture	53				
11	Grand Prairie City	8	J. H. Byrne	900 00	2 sept. 1912	
	A la ligne principale	8	H. Henderson, messager.	300 00	1er fév. 1916	Nouvelle nomination.
12	Lac Saskatoon	8	G. Coleman	900 00	20 mars 1913	
	"		W. Lovel, réparateur	900 00	1er juin 1914	
13	Beaver Lodge	12	B. L. Burnett	900 00	19 oct. 1915	Nouveau bureau.
14	Pouce Coupe	63	J. J. Dever	900 00	1er juill. 1914	
15	Fort St. John	70	W. J. Reid	1,020 00	5 mai 1915	
16	Hudson Hope	62	R. M. Osborne	1,020 00	5 août 1915	
	"		J. D. Cadenhead, réparat.	900 00	16 déc. 1915	
	Total	740		21,300 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE ATHABASKA—FORT McMURRAY.

Numéro.	Stations.	Distances inter-mediaires.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
				$ c.		
0	Athabaska					
1	Calling River	39	W. Hood	900 00	15 août 1915	E. J. Collins, démissionnaire.
2	Pélican	61	W. B. Twitchell	900 00	1er oct. 1914	
3	House River	55	E. Murphy	900 00	3 mai 1915	J. H. Bell, démissionnaire.
	"		F. Taylor, réparateur	780 00	1er sept. 1915	Nouvelle nomination.
4	Fort McMurray	90	C. N. Hayes	900 00	25 mars 1915	
	"		R. McRae, réparateur	900 00	3 mai 1915	Nouvelle nomination.
		245		5,280 00		

LIGNE ATHABASKA—LAC LA BICHE.*

Numéro.	Stations.	Distances inter-mediaires.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
0	Athabaska					
1	Plamondonville	58	W. J. Amell	900 00	13 nov. 1914	
2	Lac La Biche	12	Père Le Goff	25 p. c. recettes et chèques.	17 août 1915	
		70		900 00		

*Voir tableau de la ligne principale, ligne Rivière-à-la-Paix.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES D'EMBRANCHEMENT.

EMBRANCHEMENT DES LIGNES TÉLÉPHONIQUES.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Edmonton	0				Cette ligne a été construite en 1904, elle est mise en opération par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Winterburn	8½				
2	Agence des sauvages	5½				
3	Spruce-Grove	8				
4	Stony-Plain-Centre St'n.	6½				
5	Stony-Plain-Centre	3½				
		32				
	Edmonton	0				Cette ligne est en opération à Saint-Albert depuis 1887 et à Alexandre depuis 1902, par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Saint-Albert	9				
2	Raye	12				
3	Rivière-Qui-Barre	8				
4	Alexandre	5				
		34				

LIGNE DE TÉLÉPHONE GROUARD—RIVIÈRE DES PRAIRIES.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
0	Grouard	0				Cette ligne a été construite en 1912 et 1913. Les instruments de téléphone ont été installés à raison d'un loyer de $15 par année, à condition qu'ils soient mis à l'usage du public pour communiquer avec notre bureau de Grouard à raison de 10 cents.
1	B. A. See	3				
2	Martin Ouellette	5				
3	P. Tomkins	4				
4	D. S. Hayden	8				
5	Mr. McQue	5				
6	S. Harris	1				
7	O. D. Hill	2				
8	G. Martin	3				
9	J. Bennie	1				
10	L. Becker	2				
11	W. Lesage	3				
		37				

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE DE ST-PAUL DE MÉTIS—DURLINGVILLE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
0	St-Paul	Voir tabl	eau de la ligne principale.			
1	Rife	24	E. O. Boyd	900 00	26 nov. 1912é	
2	Bonnyville	6	E. L. Dussault	600 00	19 août 1913	
3	Durlingville	18	L. T. McLeod	300 00	1er juillet 1915	
		48		$1,800 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite*.

LIGNE DU LAC LA SELLE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Lac La Selle	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1900, pour l'usage du département des Affaires des Sauvages.
1	Ecole industrielle	6½				
		6½				

LIGNE RIVIÈRE DE LA-PAIX—SHAFTSBURY.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
0	Riv. La-Paix	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1911. Les instruments ont été installés à raison d'un loyer annuel de $15.00 à condition qu'ils soient employés par le public pour communiquer avec la riv. La-Paix à raison de 10 cents.
1	Collin's	3				
2	Mission C.-R.	5				
3	A. Brick	6½				
4	Mission anglicane	½				
		15				

DIVISION DE L'ALBERTA.

Bureau.	Propriétaire.	Loué de	Ecurie.	Hangar.	Loyer mensuel.
			$ c.	$ c.	$ c.
Andrew		R. L. Pickell.			10 00
Athabasca	Gouvernement.				
Athabasca		W. McLeod		2 50	2 50
Bonnyville		E. L. Dussault			10 00
Beaver Lodge		I. E. Gaudin			15 00
Calling River	Gouvernement				
Durlingville		Bur. fourni gratuit.			
Dunvegan		A. C. Larivière			20 00
Edmonton		Pacifique Canadien			25 00
"		R. M. Macdonald	10 00		10 00
"		H. Hunt		10 00	10 00
Fort Saskatchewan		J. W. Kidney			15 00
Frog Lake		Bur. fourni gratuit.			
Fort McMurray	Gouvernement				
Fort St John		Révillon Frères			25 00
Grand Prairie		A. Patterson			20 00
Grouard	Gouvernement				
Lac Halfway		J. C. Egge.			10 00
Hudson Hope		R. M. Osborne			20 00
"		"	5 00		5 00
House River	Gouvernement				
Lac La Biche		Bur. fourni gratuit.			
Lamont		Mme E. A. Holmes			10 00
Lac Saskatoon	Gouvernement				
Mirror Landing	"				
Mooswa	"				
Pakan	"				
Peace River	"				
Pelican		Bur. fourni gratuit.			
Plamondon		Chevigney Frères			20 00
Pouce Coupé		F. T. Haskins			20 00
Rife		Bur. fourni gratuit.			
Saddle Lake	Gouvernement				
Sawridge	"				
Spirit River		W. R. Holden			
St-Paul de Métis	Gouvernement				10 00
Vanrena		Bur. fourni gratuit.			
					257 50

DIVISION DE L'ALBERTA.

Station.	Nombre de chevaux.	Ecurie appartenant au	Loué de	Loyer mensuel.
				$ c.
Andrew	2		Ecurie fournie gratuit.	
Athabasca	4	Gouvernement		
Calling River	2	"		
Dunvegan	2		Ecurie fournie gratuit.	
Edmonton	2		R. M. Macdonald	10 00
Fort McMurray	2	Gouvernement		
Fort St. John	2		Ecurie fournie gratuit.	
Grouard	2	Gouvernement		
Hudson Hope	2		R. M. Osborne	5 00
Lake Saskatoon	2	Gouvernement		
Mirror Landing	2	"		
Moowa	2	"		
Peace River	2	"		
Pelican	4 chiens.			
Pouce Coupé	2		Ecurie fournie gratuit.	
Rife	2		" "	
Saddle Lake	2	Gouvernement		
Sawridge	2	"		
	36 chev. 4 chiens			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES KAMLOOPS, OKANAGAN ET KOOTENAY.

SECTION KAMLOOPS-VERNON VIA NICOLA, 514 MILLES.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaire par mois.	Date de la nomination.		Remarques.
		Milles.			$ c.			
1	Kamloops	0	W. H. Stevens	Surintendant	150 00	Mars	1914	
	"		Mlle V. L. Palmer	Commis	60 00	Oct.	1911	
	"		Mlle M. H. Palmer	Sténographe	50 00	Fév.	1913	
	"		F. A. Tripp	Comptable	70 00	Sept.	1915	
			Bureaux du surintendant.	Loyer	30 00			
	" agent des bur. de long. dist.		Mlle Grace Ellis	Agent	50 00	31 mars	1915	
	" "		Mlle Grace Tait	Télégraphiste	40 00	Juillet	1915	
	" "		W. T. Slavin	Télégr. de nuit.	35 00	Mars	1916	Remplace Mme Shelton, démissionnaire.
	" "		Bernard Hirst	Teneur de livres.	35 00	Sept.	1912	Remplace Mme Cornish, démissionnaire.
	" "		Vincent Beckwith	Messager	20 00	"	1914	
	" "		Bur. de longue distance.	Loyer	20 00			
	" "		Usine et entrepôt	"	12 00			
	" "		A. J. Woodburn	Contre-m. d. rép.	100 00	Avril	1915	
2	Knutsford	5	C. Taylor	Agent	20% comm'n.	Déc.	1914	
3	Lac Goose	7	R. Burgess	"	"	"	1915	Embranchement de 7 milles de Knutsford.
4	Bulman	12	J. Bulman	"	"	Juillet	1909	
5	McDonalds	5	J. F. McDonald	"	"	"	1910	Remplace W. R. McDonald, décédé.
6	Lac Stump	4	J. Whitford	"	"	"	1910	
7	Frasers	3	M. Fraser	"	"	"	1905	Embranchement de 3 milles du lac Stump.
8	Rockford	4	Mme D. C. Wilson	"	"	"	1914	
9	Moores	4	Jos. Guichon	"	"	"	1905	
10	Guichons	3	"	"	"	"	1913	Embranchement de Quilchena.
11	Lauders	5	Wm. Lauder	"	"	"	1913	" "
12	Lac Douglas	16	F. B. Ward	"	"	"	1913	" "
13	Quilchena	9	J. A. Guichon	"	"	Mai	1907	
14	Nicola	9	Mme M. V. Munro	"	Sal're $50 00	Juillet	1905	Bureau central de 8 abonnés.
15	Merritt	7	Mlle D. P. McGoran	"	50 00	Nov.	1913	Bureau central de 81 abonnés.
	"		Mlle Nellie Heslop	Télégraphiste	35 00	"	1913	
	"		Mlle Irène McGoran	Télégr. de nuit.	35 00	Avril	1913	
	"		M. T. Royds	Réparateur	80 00	Nov.	1913	
			Loyer du bureau		20 00			

16	Coutlee	3	H. S. Cleasby	Abonné				Embranchement de Merritt.
17	Lower Nicola	4	Ranche Tipperary.	"				" "
18	Canford P.O.	2	H. T. Sheldon	Agent	20% comm'n.	Sept.	1915	" "
19	Canford Mills	2	Canford Saw Mill Co.	Abonné	"			" "
20	S. X. Ranch	11	W. Thompson	Agent	20% comm'n.	Fév.	1914	
21	Crowders	7	F. Crowder	"	"	Oct.	1911	
22	Aspen Grove	6	W. Augstadt	"	"	Août	1914	
23	Ranche Hastings	7	C. R. Batterton	"	"	"	1914	
24	Canyon House	6	A. B. Roberts	"	"	Mars	1915	
25	Otter Valley	12	J. G. Thynne	"	"	Oct.	1907	
26	Tulameen	7	J. Schubert	"	"	Sept.	1911	
27	Coalmont Collieries	3	A. N. Cantril	"	"	Mars	1914	
28	Coalmont	1	I. McTavish	"	"	Juillet	1913	
29	Camp Granite	3	F. P. Cook	"	"	Déc.	1911	
30	Camp Roany	8	J. O. Coulthard	"	"	Juillet	1914	
31	Princeton	3	A. Bell	"	Salaire 50 00	Août	1908	Bureau central de 47 abonnés
	"		J. Day	Télégraphiste	40 00	Mai	1915	
	"		L. Woodburn	"	40 00	"	1915	
	"		F. W. Phillipps	Réparateur	80 00	Août	1915	
			Loyer du bureau	par mois	15 00			
32	Copper Mountain	12	T. J. Largue	Agent	20% comm'n.	1er janv.	1915	Embranchement de Princeton.
33	Camp Voigts	2	Mme M. Voigt	"	"	"	1915	" "
34	Hedley	25	F. M. Gillespie	"	Salaire 40 00	Août	1909	Bureau central de 14 abonnés.
			Loyer du bureau	par mois	5 00			
35	Keremeos (y compris Richters)	20	F. Gibson	Agent	50 00	Nov.	1914	" " 15 "
		18	S. J. McCuddy	"	20 00	Juillet	1909	Bur. de raccordement de la ligne Fairview-Midway.
36	Fairview	9	Mme K. Mackenzie	"	20% comm'n.	"	1914	
37	Lac Vasseau	10	W. B. Hine	"	"	Oct.	1908	
38	Chutes Okanagan	7	A. S. Hatfield	"	"	"	1910	
39	Kaleden	8	H. F. Lush (remp. W. S. Parker)	"	"	Déc.	1915	Embranchement de Kaleden.
40	Lac Marron	11	Mlle Carrie Crowe	"	60 00	Nov.	1912	
41	Penticton		Mme J. M. Johnston	Téléphoniste	Salaire 60 00	Mai	1915	Antérieurement à Kelowna.
	"		J. S. Clark	Télégr. de nuit	35 00	Nov.	1915	
	"		C. F. Layton	Réparateur	80 00	"	1911	
	"		Neville Shaw	Messager	10 00	Mars	1915	
			Loyer du bureau	par mois	25 00			
42	Summerland	11	W. H. Hayes	Agent et télégr.	75 00	Juillet	1906	
			Loyer de bureau	par mois	10 00			
43	Peachland	18	A. W. McDougald	Agent	20% comm'n.	Août	1912	
44	Gellatlys	2	D. E. Gellatly	"	"	Juillet	1914	
45	Glen Rosa	3	W. C. Hitchner	"	"	"	1914	Embranchement de 3 milles.
46	Westbank	17	Mme A. Marron	"	"	Mars	1915	
47	Kelowna	3	H. H. Millie	" et télégr.	Salaire 80 00	Nov.	1912	
			Eleanor Pennell	Téléphoniste	40 00	"	1912	
			Loyer du bureau	par mois	12 00			
48	Okanagan Mission	4	J. H. Thompson, (remp. R. F. Dodd)	Agent	20% comm'n.	Mars	1914	" 4 milles de Kelowna.
49	Oyama	17	F. A. Rimmer (remp. B. F. Scott, enrôlé)	"	"	Juin	1915	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION KAMLOOPS—VERNON—VIA NICOLAS—*Suite.*

Numéro,	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaire par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
50	Okanagan, Centre	3	J. A. Gleed	Agent	20 % comm.	Mars 1910	Embranchement de 3 milles d'Oyama.
51	" Landing	4	P. R. Finlayson *remp.* T. L. Tibbs	"	"	Avril 1915	" de 4 milles de Vernon.
52	Vernon	18	Mme B. Stewart	Agt. & télégrap.	85 00	Août 1913	
....			Marjorie Lifford	Téléphonique	40 00	Juillet 1914	
....			Vera Glover	Télégr. de nuit	35 00	Mai 1915	
....			J. Hatfield	Messager	20 00	Sept. 1914	
....			R. F. Wright	Réparateur	80 00	Juillet 1914	
....			Loyer de bureau	Par mois	25 00	Jusq. 31 mars 1916, (actuel. le bur. de p.)	
53	Lumby	16	H. Saddler	Agent	5 00	Mars 1914	Embranchement de 26 milles de Vernon.
54	Lac Rollings	1	Mrs. C. McDonald	"	20 % comm.	Déc. 1914	
55	Chutes Shuswap	9	F. Finlayson	"	"	" 1914	
56	Falklands	27	Dr. White	"	"	Fév. 1915	
57	King's Ranch	14	F. King	"	"	Juillet 1915	
58	Grande Prairie	4	E. W. Hoole	"	"	Avril 1914	
59	Ranch Wilkinson	12	F. F. Wilkinson	"	"	Juin 1915	
60	Holmwood	4	A. Duck	"	"	Nov. 1911	
61	Barnes	4	Geo. Barnes	Agent	20 % comm.	Janv. 1913	
62	Ducks	5	W. M. Anderson *remp.* Hemingway enrôlé	"	"	Fév. 1916	Embranchement de Holmwood.
63	Ranch Pioneer Poultry	13	R. A. Barton	"	"	Oct. 1913	
	Kamloops	5	...				

SECTION THOMPSON-NORD.

Numéro,	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaire par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
64	Ranch Austin	12	W. R. Austin	Agent	20 % comm	Avril 1914	
65	Heffley Creek	2	H. McDaniels	"	"	Mars 1914	
66	Ranch Holford	6	G. Arnell	"	"	" 1916	
67	Black Pines	2	Alex. McLean	"	"	" 1916	Embranchement de 2 milles de Holford Ranch.
68	Twenty-five Mile House	5	J. McCarten	"	"	Nov. 1908	

69	Potters Flat...........	4	E. H. Jones...........	"	" ..	"	1914	
70	Louis Creek...........	7	S. Armour...........	"	" ..	Avril	1914	
71	Barrière...........	4	J. H. Nelson...........	"	25 00	Sept.	1915	
72	Varrière Power House...	4	M. Armour...........	"	20% comm..	Juillet	1915	Bureau de raccordement à Geniers.
73	Borthwicks...........	2	Geo. Borthwick...........	"	" ..	Avril	1911	Embranchement de Barrière, bureau sur la rive est de la rivière Thompson-Nord.
74	Geniers...........	2	Mme A. Genier...........	"	Bureau (depuis sept. 1915).......	Juin	1913	
75	Chu Chua...........	12	Geo. Fennell...........	"	" " ..	"	1913	
76	Ranch Nelson...........	4	C. Nelson...........	"	20% comm..	Nov.	1915	
77	Chinook Cove...........	2	W. W. Elder...........	"	" ..	Juin	1913	Embranchement sur la rive ouest de la rivière Thompson-Nord, à partir de Barrière.
78	Ranch Smiths...........	3	J. J. Smith...........	"	" ..	Oct.	1915	
79	Mount Olie...........	11	T. J. Kingscote...........	"	" .	Juin	1913	
	Total...........	82						

SECTION KAMLOOPS—SAVONA.

80	Iron Mask...........	7	E. G. Wallinder...........	Agent..........	20 % comm.	Août	1914	
81	Cornwalls...........	4	Henry Cornwall...........	"	" ..	Oct.	1913	
82	Cherry Creek...........	4	B.C. Fruit Lands Co...........	"	" ..	"	1914	
83	Savonas...........	11	P. Margetts...........	"	" ..	Nov.	1914	
84	Monarch Lumber Co...	1	"	"	" ..	Sept.	1915	Embranchement de 1 mille de Savonas.
85	Bakers...........	0	H. J. Baker...........	"	" ..	Juillet	1915	
		27						

SECTION KAMLOOPS—ROSE HILL.

86	Daytons...........	5	Dayton Bros...........	Agent..........	20 % comm.	Juin	1914
87	Baths...........	1	Geo. Bath...........	"	" ..	Fév.	1915
88	Rose Hill...........	1	Angus McKay...........	"	" ..	Mars	1911
89	Barnharts...........	5	P. A. Barnhart...........	"	" ..	Janv.	1911
90	Barnhartvale...........	2	A. Holt...........	"	" ..	Mai	1914
		14					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES KAMLOOPS, OKANAGAN ET KOOTENAY.

SECTION SHUSWAP—NOTCH HILL A REVELSTOKE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et Télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par mois.	Date de la nomination.		Mémoire.
		Milles.			$ c.			
91	Ranch Duck	26	Mme A. Allen, (remp. A. Allan décédé)	Agent	20 % Commission.	Mars	1915	
92	Ranch Charlton	2	W. Charlton	"	"	Août	1915	
93	" Sinclair	3	H. Sinclair	"	"	Mars	1915	
94	Martin Prairie	3	H. Brett	"	"	"	1915	
95	Pritchard	5	W. T. Pritchard	"	"	"	1915	
96	Shuswap	10	C. Byers	"	"	"	1915	
97	Chase	3	W. Cameron	"	Salaire 35 00	Sept.	1915	Bureau central de 22 abonnés.
	Lac Adams		remp. R. P. Bradley & fils	Bureau du com., antérieurement.		"	1915	
	Adams River Lbr Co		Actuel. sur l'emb. Chase Loyer du bureau	par mois	5 00			
98	Celestia	27	John Reilly	Agent	20% Comm'n	Mars	1915	
99	Scotch Creek	1	T. Morris	"	"	Sept.	1915	
100	Sorrento	2	F. Syson	"	"	Mar	1915	
101	Notch Hill	3	W. Chamberlain	"	"	"	1915	
102	Tappen	9	H. Colquhoun	Agent	20% Comm'n	Mars	1915	
103	Gleneden	4	R. Kirkpatrick	"	"	Août	1915	
104	Laitenens	3	Gus. Laitenen	"	"	Sept.	1915	
105	Salmon Arm	4	W. Holliday	"	Salaire 10 00	Mars	1915	Bureau de raccordement.
106	Enderby	17	Enderby Fruit Growers (remp. Teece & Son)	"	20% Comm'n	"	1915	
107	Grindrod	6	J. Monk	"	"	"	1915	
108	Mara	6	E. Hine	"	"	"	1915	
109	Camp d'internement	11	Capt. Mitchell	"	"	Sept.	1915	
110	Sicamous	2	W. Finlayson	"	"	Mars	1915	
111	Solsqua	6	F. Bossley	"	"	"	1915	
112	Malakwa	7	M. Crawford	"	"	"	1915	
113	Craigellachie	5	J. E. Paulding	"	"	"	1915	
114	Taft	5	John Markstrom	"	"	"	1915	
115	Revelstoke	24	W. Cowan	"	"	Janv.	1916	
		194						

SECTION FAIRVIEW A MIDWAY.

116	Osoyoos	16	G. S. Jermyn	Agent	20% Commiss.	Fév.	1915	
117	Oroville	2	L. R. Anderson	"	"		"	
118	Ranch Perry's	12	W. W. Perry	"	"	Nov.	1915	
119	Bridesville	6	W. Johns, *re* T. Donald	"	"	Mars	1916	
120	Rock Creek. (Riverside actuellement le même Rock Creek.).	8	Rock Creek Trading Co.	"	"	Fév.	1915	
121	Midway	12	E. L. Salter	"	"		"	
122	Douane à Midway	1	R. D. Kerr	"	"		"	
		57						

SECTION WHITEMANS-CREEK A KELOWNA.

123	Bears Creek	4	H. C. Childers	Agent	20% Comm'n.	Mars	1915	
124	Wilson Landing	4	H. C. Browse	"	"		"	
125	Nahun	6	H. B Kinnard	"	"		"	
126	Fintry	6	J. D. Godwin	"	"		"	
127	Ewings	3	W. W. Calquhoun	"	"		"	
128	Killiney	2	H. Hodges	"	"		"	
129	Mabees	1	O. S. Mabee	"	"		"	Fermé du 15 décembre jusqu'au 16 mars 1916.
130	Whitemans Creek	4	V. Willett	"	"		"	
		30						

NELSON A TRAIL SECTION.

131	Nelson	0	B.C. Tel. Co	Agents	Pas de Comm.	Fév.	1915	Honoraire de 5 cents pour la connexion.
....	Nelson	0	P. Bard	Réparateur	Salaire $80.00	Mai	1915	
132	Hall Siding	11	Mankin Lbr. Co.	Agent	20% Comm	Fév.	1915	
133	Ymir	8	G. S. Coleman	"	"		"	
134	Salmo	9	Salmo Trading Co.	"	"		"	
135	Erie	4	J. E. Ried	"	"		"	
136	Meadows	2	W. J. Wilson	"	"		"	
137	Fruitvale	6	W. R. Mellard	"	"		"	
138	Columbia Gardens	7	Mme J. Burrows *re* Hine	"	"	Janv.	1916	
139	Waneta	5	D. H. Galbraith	"	"	Fév.	1915	
140	Trail	9	B. C. Tel. Co.	"	Pas de Comm.	....		Honoraire de 5 cents pour la connexion.
		61						

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite*.

PROCTOR À CRESTON VIA SIDAR.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
141	Proctor	0	G. Snow	Agent	Salaire 5 00	Mars 1915	Bureau de raccordement.
142	Kootenay Bay	5	W. Langford	"	20% comm.	" 1916	
143	Crawford-Bay	9	Mme H. Dee	"	"	" 1915	
144	Crawford-Bay quai	1	O. H. Burden	"	"	" 1915	
145	Ranch Harrison	0	M. J. Harrison	"	"	" 1915	
146	Grays Creek	4	A. F. Lymbery	"	"	" 1915	
147	Boswell	16	J. Coupland	"	"	" 1915	
148	Kuskanook	8	Mme R. Jones remp. C. Wright décédé	"	"	" 1916	
149	Sidar	5	T. Rodgers	"	"	" 1915	
150	Creston	13	W. J. Crawford	"	"	Janv. 1916	
		61					

SECTION NAKUSP—EDGEWOOD.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
151	Nakusp	0	L. J. Edwards	Agent	50 00	Déc. 1912	
......	"	0	Loyer du bureau	Par mois	10 00		
152	Rock Island	14	D. A. Middlemass	Agent	20% comm.	 1914	
153	Parc East Arrow	4	Jas. Naylor	"	"	Fév. 1916	
154	Parc West Arrow	1	J. M. Scott	"	"	Mars 1915	
155	Riverdale	1	A. E. Keffer	"	"	Fév. 1916	
156	Cité de Burton	5	Robt. Stevens	"	"	Déc. 1912	
157	West Demars	10	A. L. May	"	"	Mars 1915	
158	Fauquiers	3	F. G. Fauquier	"	"	Déc 1912	
159	Scarwood	1	G. H. Heaton	"	"	Juin 1915	
160	Needles	2	A. W. Lift	"	"	Déc. 1912	
161	Edgewood	13	W. J. Banting	"	"	" 1912	
162	Army Svc. Corp	0	L. J. Edwards	"	Pas de comm.	Sept. 1915	
163	Surintend. de la voierie	0	J. Black	"	20% comm.	Déc. 1915	
164	Camp d'internement	6	Sgt. Logan	"	"	Sept. 1915	
		60					

SECTION GOLDEN—WINDERMERE.

165	Golden	0	Mme B. Shaw	Agent	65 00	Déc. 1915	Remp. Mlle Kenny, démissionnaire.
			Mlle D. Tennant	Télégraphiste	35 00	Mars 1915	
			J. F. Coates	Réparateur	80 00	Mai 1915	Remp. E. J. Tennant, enrôlé.
			Loyer du bureau	Par mois	15 00		
166	Nicholsons	6	C. Nicholson	Agent	20% comm.	Mars 1915	
167	Canyon Creek	3	W. J. Hobart	"	"	" 1912	
168	Parsons	15	F. G. Ball remp. J. Hawkins	"	"	Nov. 1915	
169	Spillamachene	18	H. G. McDonald	"	"	" 1912	
170	Heffners Ldg	1	H. G. Low	"	"	" 1912	
171	Castledale	4	McKeemans	"	"	Déc. 1915	
172	Mitchell	3	A. H. Mitchell	"	"	Nov. 1912	
173	Brisco	1	A. Wolfenden	"	"	Fév. 1915	
174	Thatchers	4	E. G. Thatcher	"	"	Juill. 1915	
175	Edgewater	8	Col. Valley Orchards	"	"	Nov. 1913	
176	Radium Hot Springs	2	J. McCullough	"	"	Sept. 1915	
177	Athalmer	13	Mme M. H. Hope	Télégraphiste	65 00	Avril 1912	
			Mlle D. Turner	"	35 00	" 1915	
178	Invermere	1	Invermere Const. agt. Co	Agent	20% comm.	Juill. 1914	Au bureau central d'Athalmer.
179	Wilmer	3	Wilmer Mercantile Co	"		" 1915	" " "
180	Windermere	6	J. C. Pitts	"	"	" 1912	" " "
		88					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT. LIGNES DE L'ÎLE VANCOUVER.

SECTION VICTORIA-BAMFIELD.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois ou commission.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			$ c.		
Victoria	0	Jas. McNeil	Agent	95 00	1er avril 1911	
"		Wm. Harker	Messager	35 00	1er oct. 1913	
Luxton	9	Geo. Heaslip	Agent	25 p. c. commission	30 avril 1915	Remp. P. E. Ried, démissionnaire.
Gents	8	Sarah Gent	"	" "	1er juin 1911	
"		Aaron Gent	Réparateur	85 00	1er avril 1911	
Coopers Cove	1	Fermé, 15 juin 1915				
Sooke	½	Isabella Milne	Agent	50 00	1er sept. 1913	Loyer de bureau $5.00 par mois à partir du 1er sept. 1913.
Rocky Point	14	Thos. Parker	"	25 p. c. commission	13 nov. 1914	
Otter Point	6	Mme K. Gordon	"	50 00	1er oct. 1908	
Jordan River	14	Mme C. McVicar	"	25 p. c. commission	1er oct. 1911	
" "		J. N. McVicar	Réparateur	85 00	1er juin 1909	
Slide Hill	14	Alex. Allan	"	85 00	13 nov. 1915	Remp. D. H. Soule, démissionnaire.
Port Renfrew	14	P. C. Munn	Agent	80 00	2 août 1915	Rem. A.M. Falconer, démissionnaire.
"		T. M. Baird	Réparateur	85 00	1er nov. 1908	
Camp Bay	17	A. McLennan	"	85 00	1er août 1911	
Carmanah	8	Edward Arnold	"	85 00	1er juin 1912	Antérieurement à Clo-ose.
Clo-ose	7	Mme S. J. Logan	Agent	25 p. c. commission	1er avril 1915	Remp. Mlle C. Logan, démissionnaire.
"		David Logan	Réparateur	85 00	1er " 1898	
Pachena	15	Bur. de la tél. s. fil				Station d'épreuve.
Bamfield	15	W. A. McGee	Agent	90 00	1er juill. 1915	Remp. C. M. Ross, démissionnaire.
"		W. B. Monette	Réparateur	85 00	23 nov. 1913	
Bureau Central Sooke	22					
Victoria.						
Station de la télégrap. sans fil	4	Bur. d'accommod.				
Edifices du gouv. provincial	½	A. E. Starr	Agent	25 p. c. commission	27 nov. 1914	
	169					

Des téléphones ont été installés sur cette ligne pour l'usage du phare de Pachena; la hutte de l'équipe de sauvetage, Tsusiat et Seven-Mile-River (aux deux derniers endroits pendant l'hiver seulement). Agent, Mme Gordon, Otter Point; le réparateur McVicar, Jordan-River; Lineman Allan, Slide-Hill; le réparateur Baird, Port Renfrew, le réparateur McLennan, Camp-Bay; au phare Carmanah; l'agent Munn, Port Renfrew; le réparateur Arnold, Carmanah; l'agent Logan, Clo-ose; la hutte d'abri du réparateur; l'agent McGee, Bamfield; la station de sauvetage Bamfield; au phare du Cap Beale, (ce dernier est sur la ligne entretenue par le ministère de la Marine et Pêcheries.)

Le réparateur Gent s'occupe de la ligne principale de Victoria, y compris celle de Sooke, ainsi que de la ligne Rocky-Point.

SECTION ALBERNI-BAMFIELD.

Alberni	0	Mme P. A. Haslam	Agent	65 00	1er déc. 1902	$5 par mois pour loyer du bureau.
Port Alberni	2	E. B. Garrard	"	80 00	1er avril 1911	
" "		G. A. Bellamy	Réparateur	85 00	1er mai 1913	
Bamfield	51	W. A. McGee	Agent	90 00	1er juil. 1915	Remp. G. M. Ross, démissionné.
"	—	J. B. McKay	Réparateur	85 00	1er avril 1911	
	53					

(Embranchement du Cap Beale à Bamfield, ainsi qu'à la station de sauvetage à Bamfield, transféré au ministère de la Marine et Pêcheries vu que la ligne est consacrée entièrement à leur service.)

SECTION D'ALBERNI-CLAYOQUOT.

Stations.	Distance intermédiaire. Lignes.	Câbles.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois. $ c.	Date de la nomination.	Mémoire.
Port Alberni	2		E. B. Garrard	Agent	80 00	1er avril 1911	
" "			J. B. McKay	Réparateur	85 00	1er avril 1911	
Franklin Creek	6¾	1¼					Cette ligne trav. le Canal d'Alberni au moyen d'un câble sous-marin.
Uchucklesit	23		H. P. Large	Agent réparateur	80 00	31 mai 1915	Remp. J. W. Barnes, nommé ailleurs.
Toquart	9		J. E. Hillier	" " "	85 00	16 nov. 1908	Bureau du gouvernement occupé comme résidence.
Ucluelet	24¼		H. J. Hillier	" " "	80 00	1er déc. 1902	$8.50 par mois pour le loyer.
Long Beach			Bureau d'accommodation				Point de connexion des lignes avec les embranchements.
Tofino	30¼		F. C. Garrard	Agent réparateur	80 00	1er avril 1911	
Clayoquot		1	F. L. Bussa.	Agent	80 00	22 fév. 1915	Remp. J. C. Barbour, on le remercia de ses services.
	95¼	2¼					

SECTION CLAYOQUOT—NOOTKA.

Stations.	Lignes.	Câbles.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
Clayoquot	0	0	F. L. Bussa.	Agent	80 00	22 fév. 1915	Remp. J. C. Barbour, qu'on remercia de ses services.
Ile Vargas	½	1¼	Mlle E. M. Abraham	"	25 p. c. commission	18 nov. 1914	
Port Vargas	4½		Mlle Helen Carolan	"	25 p. c. commission	19 fév. 1916	
Ahousat	2½	4¼	W. C. Hamilton	Agent réparateur	85 00	1er juill. 1914	
Hesquiat	28	2	Rév. Chas. Moser	"	25 p. c. commission	1er août 1914	
Estevan	6	2¼	A. C. Cole	Agent réparateur	85 00	1er avril 1914	
Nootka	20	3¼	T. T. Gardhouse	"	25 p. c. commission	7 août 1914	
L'emb. de Clayoquot.							
Clayoquot	0	0	F. L. Bussa	"	80 00	22 fév. 1915	Remp. J. C. Barbour, qu'on remercia de ses services.
Opitsat	0	¼	Rév. Jos. Schindler	"	Gratis	1er oct. 1914	L'usage du bureau gratuitement.
Kakawis	1	0	Rév. Fr. Epper	"	25 p. c. commission	29 juill. 1914	
	62½	13¼					

SECTION TOQUART—SECHART.

Section Toquart—Sechart							
Toquart	0		J. E. Hillier	Agent réparateur			
Sechart	7½	2	Bureau d'accommodation				
Havre de Tofino—Mosquito.							
Tofino	0		F. C. Garrard	Agent réparateur			
Havre de Mosquito	9½	1	Bureau d'accommodation				Industriels de bois.
Détroit Tofino—Clayoquot							
Tofino	0		F. C. Garrard	Agent réparateur			
Détroit de Clayoquot	10½	1	Bureau d'accommodation				Clayoquot Sound Canning Co.
Phare de l'île Tofino—Léonard.							
Tofino	0		F. C. Garrard	Agent réparateur			
Phare de l'île Léonard		1½	Bureau d'accommodation.				Pour le ministère de la Marine et Pêcheries.
	33						

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—LIGNES DE L'ÎLE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION NANAIMO—COMOX-CAMPBELL.

Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
				$ c.		
Nanaimo		M. S. Stephens	Agent	100 00	1er nov. 1913	
"		H. W. Spencer	Messager	35 00	30 mars 1911	
Wellington	5	J. H. Coull	Agent	25 p. c. commission	1er fév. 1916	Remp. D. R. Nickerson, démissionnaire.
Parksville	23	A. S. Gillespie	"	90 00	19 avril 1915	Remp. R. A. Gooding nommé ailleurs.
"		Wm. Mills	Réparateur	85 00	1er juin 1903	
Union Bay	29	Fred Brown	Agent	80 00	16 déc. 1913	
"		Thos. Hudson	Réparateur	100 00	17 nov. 1898	
Cumberland	10	W. E. Spencer	Agent	80 00	17 mai 1914	Remp. T. Thorne, qu'on remercia de ses services.
Courtenay	7	John Aitken	"	80 00	1er fév. 1912	
Comox	8	Mrs. M. Smith	"	65 00	1er sept. 1911	$5 par mois pour le loyer du bureau.
Oyster-River	32	Miss B. Woodhus	"	25 p. c. commission	1er avril 1909	
"		Mark Coe	Réparateur	90 00	1er fév. 1910	
Campbell-River	4	Jas. Slocombe	Agent	90 00	27 mars 1916	Remp. R. A. Gooding, démissionnaire. Remp. Jas. Lipscombe, démissionnaire.
	118					

SECTION NANAIMO—COMOX-CAMPBELL—*Fin.*

	Lignes.	Câbles.					
Embranchements:							
Parksville-Alberni.							
Parksville	0		A. S. Gillespie	Agent			
"			Thos. Hirst	Réparateur	85 00	4 fév. 1911	
Alberni	30		Mme P. A. Haslam	Agent			
"			A. A. Lynn	Réparateur	85 00	1er avril 1912	
Comox-Cape Lazo.							
Comox	0		Mme M. Smith	Agent			
Cape Lazo	6		Télégrap. sans fil.	Télégraphiste			Raccordement avec la station de la télégraphie sans fil. La ligne est réparée.
Union Bay-Denman et l'île Hornby.							
Union Bay	0		Fred. Brown	Agent	25 p.c. commission		
Cable Landing							
Ile Denman Nord	7	1	Wesley Piercy	"	" "	1er fév. 1908	
Ile Denman Sud	5½		Thos. Chalmers	"	" "	1er fév. 1908	
Ile Hornby Sud	1½	1	Thos. Smith	"	" "	1er fév. 1908	
Ile Hornby Nord	9		Geo. Howe	"	" "	15 juin 1912	
	23	2					

Tous les salaires payés sur cette ligne ont été augmentés au taux actuel le 1er juin 1913.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—LIGNES DE L'ÎLE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION NANAIMO—GABRIOLA.

Stations.	Distance intermédiaire. Lignes.	Distance intermédiaire. Câbles.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois. $ c.	Date de la nomination.	Remarques.
Nanaimo	0	....	B.C. Telephone Co	Fermé 1er avr. 1915	....	....	Comptes tenus par le bureau du gouvernement.
" Bureau du gouvernem.	0	....	M. S. Stephens	Agent	....	....	
Rivière Nanaïmo	5¼	....	J. Gordon	"	25 p.c. commission.	1er fév. 1909	
Ile Gabriola-Nord	1	¾	R. Hoggan	"	25 p.c. "	1er oct. 1910	
Shaws	....	....	Mme W. N. Shaw	"	25 p.c. "	1er juin 1912	
Ile Gabriola-Sud	12	....	Jas. Degnen	"	25 p.c. "	1er fév. 1909	
	18¼	¾					

SECTION RIVIÈRE CAMPBELL—POWELL.

Stations.	Lignes.	Câbles.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Remarques.
Campbell, rivière	0	....	W. D. Slocombe	Agent			
Quathiaski-Cove	2	1	W. E. Anderson	"	25 p.c. commission.	1er nov. 1910	
Cape-Mudge, phare	3½	....	J. W. Davidson	"	25 p.c. "	23 déc. 1915	
Heriot-Bay	6¼	....	H. A. Bull	"	25 p.c. "	1er nov. 1910	
Bagots	1½	....	T. H. Bagot	"	25 p.c. "	1er janv. 1913	
Ile Mary	5	3	Jas. Milne	"	25 p.c. "	1er oct. 1912	
Ile Cortez	9	1	Wm. Manson	"	25 p.c. "	1er nov. 1910	
Lund (terre-ferme)	14	3	W. W. Trotter	" réparateur	85 00	23 juin 1914	Remplace J. C. Fraser, démissionnaire.
Sliammon	12	....	B. Nicholson	Agent	25 p.c. commission.	17 mai 1914	
Powell, rivière	3	....	D. McLean	"	85 00	27 mars 1916	" W. D. Slocombe, transféré
							" R. H. Wendeborn, remercié de ses services.
" "	....	....	J. J. McKenzie	Réparateur	95.00	14 fév. 1916	" Jas. McGown, démiss.
Blubber-Bay	....	5½	R. A. Vade	Agent	25 p.c. commission.	1er août 1915	" J. G. Galbraith et J. B. Fry, démissionnaires.
Van Anda	6	....	A. G. Deighton	Agent et réparat.	25 p.c. "	10 fév. 1911	
	62¼	13½					

SECTION RIVIÈRE CAMPBELL—POWELL.—*Fin.*

Ligne sur l'île Valdez réparée par T. H. Bagot, payé seulement pour le temps employé aux réparations.
" Mary " W. Milne " "
" Cortez " J. Hamarech " "
" Texada " A. G. Deighton " "

LIGNE DE TÉLÉPHONE DE L'ILE SALT-SPRING.

Duncan	0		Mlle M. Robertson	Agent	65 00	1er mars 1912	Actuellement dans l'édifice public.
Sansun-Narrows	15¾		Fermé 30 mars 1915				
Trenches	3		C. N. Trench	Abonné		1er mars 1912	
South Salt-Spring	4		R. P. Edwards	Agent	25 p.c. commission.	1er déc. 1912	
Bridgemans	6½		A.J.W. Bridgeman	Fermé 31 oct. 1915.			
Havre Fulford			C. M. Blandy	Agent	25 p.c. commission.	1er juillet 1908	
Pointe Beaver	2		W. D. Patterson	"	25 p.c. "	1er janv. 1916	
Cushion-Cove	3		Bullman Lber. Co.	"	Gratis	1er sept. 1911	Bureau gratis.
Horels	2		James Horel	"	25 p.c. commission.	1er " 1911	
Havre Ganges	6		Mlle G. D. Layard	"	50 00.	16 oct. 1915	Remp. Mlle M. E. Hughes, démiss.
Henry			John Henry	"	25 p.c. commission.	15 nov. 1914	
Havre Bedwell	2½		MmeA.R.Spalding	"	25 p.c. "	1er oct. 1908	Le câble traverse ici.
Ile Pender-Sud	1½		L. S. Higgs	"	25 p.c. "	1er mai 1913	
Aldridges	3½		A. H. Aldridge	Abonné	Fermé 31 mars 1915.		
Ranche Dalhousie			V. Simpson	Agent	25 p.c. commission.	10 mai 1915	
Havre Browning	3		J. A. Brackett	"	25 p.c. "	1er janv. 1908	
Hope-Bay	2½		S. P. Corbett	"	25 p.c. "	1er oct. 1911	
Clam-Bay	2		A. Davidson	"	25 p.c. "	1er juin 1913	
Port-Washington	2		S. Percival	"	25 p.c. "	1er " 1914	Remp. C. A. Gaunt, démissionnaire.
Village-Bay	5		A. Deacon	"	25 p.c. "	1er déc. 1908	
Hotel de l'île Mayne	2½		C. J. McDonald	"	25 p.c. "	1er " 1908	
Active Pass, phare	1½		Geo. Georgeson	"	25 p.c. "	1er " 1908	
Ile Galiano	3		Burrill Bros.	"	25 p.c. "	1er " 1908	
Bureau actuel de Ganges	24						
Total	88	7¼					

Les abonnés paient $24 par année pour le loyer et le tarif régulier.
Les réparations ci-dessous ont été faites dans diverses sections ; on a payé seulement pour le temps employé à ces réparations.
Lignes de Duncan aux détroits Sansun, J. Noury, père ; de l'île Salt-Spring, Jas. Horel ; de l'île Pender, J. A. Brackett ; de l'île Mayne, A. Deacon ; de l'île Galiano, Burrill Frères.
Tous les salaires payés aux employés sur cette ligne sont d'après l'échelle adoptée le 1er juin 1913.
Le bureau central de Ganges a été ouvert le 11 novembre 1914, avec 33 abonnés, qui paient $24 par année.

LIGNE DE TÉLÉPHONE DE SIDNEY—GANGES.

Stations.	Distance intermédiaire. Lignes.	Distance intermédiaire. Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires. $ c.	Date de la nomination.	Mémoire.
Sidney	0	0	B.C. Telephone Co	Agents	25 p.c.	1er juil. 1910	
Swarz Bay	3	0	F. D. Simpson	"	Gratis	1er mai 1915	Fermé le 1er janvier 1916.
Ile Knapp	3	1	J. S. Harvey	"	"	1er mai 1915	
Havre Fulford	6	1½	R. R. Blandy	"			
Ganges	9	0	Mlle G. D. Sayard	"			
	21	2½					

SECTION POWELL RIVER—VANCOUVER.

Stations.	Distance intermédiaire. Lignes.	Distance intermédiaire. Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires. $ c.	Date de la nomination.	Mémoire.
Powell, Rivière	0		D. McLean	Agent	85 00	27 mars 1916	Remp. W. D. Slocombe, nommé ailleurs, remp. R. H. Wendeborn, que l'on a remercié de ses services.
Wolfson Bay	15		Mme John Fay	"	25 p.c.	1er mars 1915	Remp. W. Peterson et C. A. Pendleton, démisionnaire.
Stillwater	3		J. H. Brownrigg	"	25 p.c	17 mai 1913	
Ile Hardy	3½	2½	H. R. Nickson	"	25 p.c	19 fév. 1915	Remp. W. W. Wood et H. E. Williams, démissionnaire.
Ile Nelson	5¾	1¼	Rod McKay	Réparateur	85 00	1er nov. 1913	
Havre Pender	3¾	¾	Theo. Dames	Agent	25 p.c	15 juillet 1913	
Donleys Landing			E. Donley	"	25 p.c	4 août 1915	
Secret Cove	10		Geo. Ewart	"	25 p.c	29 nov. 1915	
Half Moon Bay	7½		Mme C. Lyell	"	25 p.c	17 mai 1913	Autrefois Welcome Pass.
Buccaneer Bay	6		A. Grant	"	25 p.c	1er déc. 1915	Remp. W.C. Birdsall, démisionnaire
North West Bay	4		Jas. Williams	"	25 p.c	28 oct. 1914	Remp. C. C. Hunt, démissionnaire.
Sechelt	6		B. V. Peate	"	85 00	1er fév, 1916	Remp. Thos. Snodgrass, que l'on a remercié de ses services.
"			Geo. West	Réparateur	85 00	31 mai 1915	Remp. H. P. Large, nommé ailleurs
Roberts Creek	1		Harry Roberts	Agent	25 p.c.	16 août 1915	
Elphinstone	7		Geo. Husdon	"	25 p.c	5 mai 1914	Fermé le 16 août 1915.
Gibsons Landing	7		W. W. Winn	"	25 p.c	15 mai 1913	
Keats Ile		1	H. I. Brown	"	25 p.c	1er " 1913	
Tunstall Baie		3½	R. Davidson	"	25 p.c	17 " 1913	
Bowen Ile (Snug Cove)	5½		J. A. Fulton	"	85 00	1er avril 1914	Remp. A. M. Falconer, nommé aill.
Pointe Cowan	3½		E. R. Hoiles	"	Gratis	17 mai 1913	
White Cliff		2	Cable Landing				
Vancouver Nord	15½		MmeE. C. Williams	Agent	65 00	20 fév. 1914	Remp. R. H. Wendeborn, "
" "			P. T. Cousins	Réparateur	95 00	1er mai 1913	

Vancouver	4	1	W. J. Ruth	Gérant	100 00	18 sept.	1914	Remp. G. M. Ross, nommé ailleurs.
"			Raym. Trenholme	Commis	55 00	23 fév.	1916	Remp. W. D. Slocombe, promu.
"			Lawrence Bain	Messager	35 00	1er juil.	1914	
"			John Smith	"	35 00	12 juin	1914	
	108	12						

Le fil de fer sur une distance de 2½ milles de Vancouver appartient à la Cie B. C. Telephone.
La ligne aérienne sur l'île Hardy a été réparée par l'agent Nickson qui a été payé pour le temps qu'il y a employé.
" Keats " Brown " "
" Bowen " Fulton " "

SECTION CAMPBELL RIVER—HARDY BAY.

Campbell, Rivière	0		W. D. Slocombe	Agent				
Menzies Bay	13		J. T. Becker	"	25 p.c.	21 juin	1915	
Rock Bay	14	1	J. W. Barnes	"	90 00	10 "	1915	Remp. Wm. Struthers, démissionnaire.
"			Joe. Robitaille	Réparateur	85.00	1er avril	1915	
"			Chas. Cook	"	85 00	21 déc.	1915	Remp. Joe. Robitaille, démissionnaire.
Sayward	23		H. Otto Sacht	Agent	25 p.c.	27 mars	1915	
Beaver Cove	48	1½	J. A. Cunningham	"	90.00	5 avril	1915	
"			E. H. Olney	Réparateur	85.00	13 fév.	1915	
Alert Bay	10		A. M. Wastell	Agent	25 p.c.	1er oct.	1915	Remp. R. G. Dundas, démissionnaire.
Hydes Creek	2		Isaac Langvist	"	25 p.c	11 déc.	1915	
Suquash	11		A. Scothorn	"	Gratis	1er mars	1915	Remp. M. Wearing, démissionnaire
Fort Rupert	15		H. T. Cadwallader	"	25 p.c.	26, "	1915	
Port Hardy	3		A. E. Egan	"	25 p.c.	1er avril	1915	
Coal Harbor	13		Thos. Sorenson	"	25 p.c.	20 fév.	1915	
Quatsino		2	O. A. Sherberg	"	25 p.c.	31 mars	1915	
"			Thos. Ildstad	Réparateur	85.00	31 "	1915	
Holberg	22		C. Bjerregard	Agent	25 p.c.	1er avril	1915	
Langdale	2		Knud Hansen	"	25 p.c.	3 août	1915	
San Josef Bay	13		H. A. Ohlsen	"	25 p.c.	1er avril	1915	
Sea Otter Cove	1¼		Hy. Petersen	"	25 p.c.	3 août	1915	
Fisherman Bay	9		J. E. Vick	"	25 p.c.	1er avril	1915	
Cap Scott	4		Wm. Gibbs	"	25 p.c.	3 août	1915	
	203½	4½						

SECTION VANCOUVER—SQUAMISH (NEWPORT).

Stations.	Distance intermédiaire. Lignes.	Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois. $ c.	Date de la nomination.	Mémoire.
Vancouver-Nord	0		Mme E. C. Williams	Agent			
Havre Eagle	10		Eagle Harbour Packing Co.	Agents	Gratis	17 mai 1913	
Whenstone Quarry			W. Evinson	Fermé 15 juin 1915			
Porteau	17		F. D. Wilson	Agent réparateur	95.00	6 oct. 1913	
Britannia Beach	7		E. J. Donahue	Agent	25 p.c. commission	4 mars 1914	
Mill Creek	3	1½	F. Devitt	"	Gratis	5 avril 1915	
Squamish	7½		E. S. Reeve	"	95 00	1er oct. 1913	Autrefois Newport.
	44½	1½					

LIGNE DE TÉLÉPHONE DE L'ILE SIDNEY ET SIDNEY.

Stations.	Lignes.	Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
Sidney	0		B. C. Telephone Co	Agents	25 p.c. commission	1er juill. 1910	
Ile Sidney	3	3	H. J. Edmonds	Agent	Gratis	1er mars 1916	
	3	3					

LES USINES BAMBERTON—EMBRANCHEMENT DE KEATINGS.

Stations.	Lignes.	Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
Les usines Bamberton	1	1	A. H. Anderson	Agent	Gratis		Raccordé avec la B.C. Téléphone Co.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

LIGNE DES ILES CHEMAINUS, KUPER-THETIS.

Stations.	Distance intermédiaire. Ligne.	Distance intermédiaire. Câble.	Agents et télégraphistes.	Fonction.	Salaires par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
Chemainus	0	0	B. C. Telephone Co	Agents	25 p.c. commission.	1er juin 1912	
Ile Kuper		4	Rév. W. Lemmens	Agent	25 p.c. "	1er sept. 1913	
Ile Thetis	1		A. W. Barrington Foote	"		1er mai 1914	Abonnement
Burchells	1½		R. Burchell.	"	Gratis	1er sept. 1914	
Overbury	¼		Hoffman & Hunt	Agents	Fermé le 1er mai 1915		
Heneages	¾		A. Heneage	Agent		1er oct. 1912	
	3½	4					
LIGNE SAANICHTON—ILE JAMES.							
Keatings	0	0	B. C. Telephone Co	Agents		23 déc. 1913	
Ile James	3½	1	G. C. Grubb	Agent	Gratis	7 déc. 1914	
	3½	1					
LIGNE TOFINO-BEAR, RIVIÈRE.							
Tofino	0	0					
Havre Mosquito	0	0					
Mines Kalappa	4						
Détroits Race	½	¼	Le câble trav. ici				
Bear, Rivière	10½						
	15½	¼					
PERSONNEL DU SURINTENDANT DU DISTRICT.							
			Wm. Dee	Surint. du district.	120.00	1er sept. 1913	
			A. V. Porter	Contre-maître rép.	110.00	1er juin 1911	
			Harry Ward	Inspecteur tempor.		Démiss. le 30 juin 15	
			E. Brammer	Commis	100 00	1er sept. 1914	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU YUKON, LIGNE PRINCIPALE, D'ASHCROFT À LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE, EN BAS DU YUKON.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.—Fonctions.	Salaire par mois ou commission.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Vancouver, C.-B.	....	J. T. Phelan, surintendant	233 33			
		P. R. Quain, commis	125 00			
		E. M. Keays, commis	100 00			
		C. Belleau, commis	85 00			
		M. W. Wood, sténographe	70 00			
Ashcroft, C.-B.	0	C. E. Gooding, surint. de district	175 00			
		J. M. Kelly, gérant	125 00	....	....	(40 p.c. du salaire payé par le Pacifique Canad.)
		R. D. Davies, télégrap. de jour	85 00	....	....	" "
		L. W. McCandlish, télég. de nuit	90 00	....	....	" "
		Camille Gooding, teneur de livres	60 00			
		Oren Porter, messager	15 00	....	....	" "
		Lum Wo, concierge	8 00			
Dougherty's, C.-B.	24	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	25 et 2	25 et 1	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Clinton, C.-B.	10	E. LeBourdais, télég. et réparat.	70 00	25 et 2	25 et 1	$5 par mois loyer, combustible et éclairage.
Pollards, C.-B.	$2\frac{1}{2}$	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	25 et 2	25 et 1	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
59 Mile House	$9\frac{1}{2}$	"	"	"	"	" "
70 "	11	"	"	"	"	" "
74 "	4	"	"	"	"	" "
83 "	9	"	"	"	"	" "
100 "	17	"	"	"	"	" "
105 "	5	"	"	"	"	" "
108 "	3	"	"	"	"	" "
115 "	7	J. Foster, télég. et réparateur	95 00	"	"	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc. Fonctions.	Salaires par mois ou commission.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
118 Mile House, C.-B.	3	Bureau de commission	25 p. c. des taux.	25 et 2	25 et 1	Agent paie un loyer de $2.50 par mois
122 " "	4	"	"	"	"	" " "
127 " "	5	"	"	"	"	" " "
134 " "	7	"	"	"	"	" " "
141 " "	7	"	"	"	"	" " "
x150 " "	9	J. B. Rutledge, télég. et réparat.	95 00	50 et 3	30 et 2	$5 per mois pour loyer
		A. E. Rutledge, asst. et messag.	30 00			Combustible et lumière.
153 " "	3	Bureau et commission	25 p.c. des taux.	"	"	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
158 " "	5	"	"	"	"	" " "
Lynes	11	"	"	"	"	" " "
Soda Creek	9	R. D. Lang, télég. et réparateur.	95 00	"	"	" " "
Rowes	19	Bureau et commission	25 p.c. des taux.	"	"	" " "
Anders	4	"	"	"	"	" " "
Hill's Ranch	4	"	"	"	"	" " "
Moffats	1	"	"	"	"	" " "
Choates	2	"	"	"	"	" " "
Windts	2	"	"	"	"	" " "
Yorstons	4	"	"	"	"	" " "
Shepherds	7	"	"	"	"	" " "
xxQuesnel	14	L. LeBourdais, télég. et réparat.	95 00	"	"	La maison, l'éclairage et le combustible gratis.
		Kate LeBourdais, asst. et messa.	30 00	"	"	
xxxBlackwater, C.-B.	42	W. A. Knowles, télégraphiste.	75 00	60 et 4	....	$30 par mois pour pension
		J. A. Bowles, réparateur	70 00	....	....	" "
Lac Bobtail C.-B.	37	L. R. Seldon, télégrap. et répar.	75 00	75 et 5	....	Provisions fournies
Mapes, C.-B.	22	Bureau de commission	25 p.c.			
Nechacco, C.-B.	10	Alfred Ferland, télégrap. et rép.	75 00	"	....	$30 par mois pour pension.
Fort Fraser, C.-B.	21	Hugh Taylor, "	75 00	"	....	" "
Lac Fraser, C.-B.	3	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	"		
Lac Stuart, C.-B.	47	(Embranchem., bureau de com.)	"	1.00 et 7		
Endako (Stella)	25	Harry LeDuke, télég. et réparat.	75 00	"	....	" "
Lac Burns, C.-B.	30	R. A. Slater, "	75 00	"	....	" "
Bulkley Sud, C.-B.	27	Wm. Mitchell, télégraphiste	75 00	"	....	Provisions fournies.
		W. N. Clarke, réparateur	70 00	....	....	"

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU YUKON, LIGNE PRINCIPALE, D'ASHCROFT À LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE EN BAS DU YUKON.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et fonctions.	Salaire par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Bulkley-Nord, C.-B.	17	E. G. Ayliffe, télégr. et réparat.	75 00	1 00 et 7		$30 par mois pour pension.
Telkwa	37	J. E. Lima " "	75 00	75 et 5	(Exception).	" "
Smithers	2	R. Barker " "	75 00	75 et 5	"	" "
Moricetown	26	J. K. Muir, " "	75 00	1 00 et 7		Provisions fournies.
xxx Hazelton	28	E. R. Cox, gérant local	110 00	1 00 et 7		$1 par jour pour pension.
		G. W. McKay, télégr. de nuit	100 00			" "
		J. E. Germain, télégr. de jour	85 00			" "
		R. O'Brien, messager et commis.	100 00			
		W. Blackstock, réparateur	75 00			$1 par jour pour pension.
		J. A. Thorne, contrem. réparat.	100 00			
Ligne principale—						
1re Cabine	16	W. W. Perry, télégr. et réparat.	75 00	1 25 et 10		Provisions fournies.
2e Cabine	33	C. L. D. Maxwell, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
		W. S. Simpson, fils, réparateur	70 00			" "
3e Cabine	25	W. H. Larmer, réparateur	70 00	1 25 et 10		" "
		Jno. Peers, télégraphiste	75 00			" "
4e Cabine	20	E. W. Murray, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
		Hugh McKay, réparateur	70 00			" "
5e Cabine	20	J. J. Doré, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Allen Johnson, reparateur	$3 par jour			" "
6e Cabine	20	Robert Todd, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		J. Veale, réparateur	$3 par jour			" "
7e Cabine	19	W. T. Weekes, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Carl Jepson, réparateur	$3 par jour			" "
8e Cabine	19	Angus McKay, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		L. T. Kenney, réparateur	$3 par jour			" "
9e Cabine	17	John Chilvers, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Frank Drelfke, réparateur	$3 par jour			" "
Lac Echo	32	G. T. Waring, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Jas. Houston, réparateur	$3 par jour			" "
25 Mile-Cabine	25	J. W. Morin, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		" "
		Dougald McDonald, réparateur	$3 par jour			" "
Iskoot	16	W. H. Blake, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		" "
		A. L. Wilson, réparateur	$3 par jour			" "

Telegraph Creek	61	J. Wrathall, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		$1 par jour, pour pension.
Shesley	45	F. N Jackson, télégr. et répar.	82 50	1 75 et 10		Provisions fournies.
Nahlin	61	J. T. Pilling, télégraphiste	82 50	2 00 et 15		" "
		Algoma Simpson. réparateur	75 00			" "
Nakina, C.-B	49	Edward Barrett, télégr. et répar.	82 50	2 00 et 15		" "
Atlin, C.-B	63	A. B. Taylor, gérant du district.	116 67	2 00 et 15		$60 par mois, pour pension.
Tagish, C.-B	75	J. D. Lawrence, télégraphiste	82 50	2 25 et 15		Provisions fournies.
		A. Dickson, réparateur	75 00			" "
Carcross, T. Y.	18	S. E. Chambers, télégraphiste	82 50	2 25 et 15		$4 par mois, pour pension.
White Horse, T. Y.	65	G. S. Fleming, asst-sur. du dist.	210 00	2 50 et 15		
		J. B. Watson, télégraphiste	140 00			
		J. A. Ryder, messager	65 00			
Lower LaBerge, T. Y.	59	W. C. Fraser, télégr. et répar.	82 50	2 50 et 15		Provisions fournies.
Hootalinqua, T. Y.	30	John Ward "	82 50	2 50 et 15		" "
Big Salmon, T. Y.	34	Jas. Withrow "	82 50	2 50 et 15		" "
Yukon Crossing, T. Y.	38	Robert Young, télégraphiste	82 50	2 50 et 15		" "
		H. O. Lokken, réparateur	75 00			" "
Carmacks, T. Y.	42	H. McMillan, télégr. et répar.	82 50	2 50 et 15		" "
Fort Selkirk, T. Y.	8	R. P. Hall "	82 50	2 75 et 15		" "
Coffee Creek, T. Y	30	G. C. McDonald "	82 50	2 75 et 15		" "
Stewart River, T. Y.	75	B. D. DeWitt "	82 50	3 00 et 20		" "
Ogilvie, T. Y.	23	N. P. Hansen "	82 50	3 00 et 20		" "
Dawson, T. Y	48	Wm. Brownlow, gérant du dist.	150 00	3 00 et 20		$100 par mois, pour pension.
		Geo. A. McLachlan, télégr.	125 00			" "
		H. W. Butler, commis	125 00			" "
		J. H. Grant, messager	$3 par jour			" "
		C. A. Couture, réparateur	125 00			
Forty Mile, T. Y.	55	W. Lafontaine, télégr. et répar.	82 50	3 25 et 20		Provisions fournies.
Frontière internationale	40	Raccord. avec la ligne de l'Alaska apparten. au gouv. des E.-U.				
	1777					

x Points de départ des embranchements de Bella-Coola et de Horsefly.
xx Point de départ de l'embranchement de Barkerville.
xxx Raccordement avec Fort George et la Alberta Telephone Company et allant au Fort-George, Fort-George-Sud et Prince-George — Tarif de Blackwater, 50 et 3.
xxxx Point de départ de l'embranchement de Prince-Rupert et Port-Simpson.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

EMBRANCHEMENT ASHCROFT-LILLOOET.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et fonctions.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Ashcroft, C.-B.	0			25 et 2		
Cache Creek, C.-B.	7	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2		Agt. paye $2.50 de loyer par mois.
Calders, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
12 Mile House, C.-B.	3	"	"	25 et 2		" "
Hat Creek, C.-B	1	"	"	25 et 2		" "
Marble Canyon, C.-B.	12	"	"	25 et 2		" "
Pavillon, C.-B	13	"	50 p.c. des taux	25 et 2		
Carsons, C.-B.	circuit 3	"	25 p.c. des taux	25 et 2		" "
Station Pavillon	3	"	"	25 et 2		" "
Melville, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
Clark's, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Ranch Fountain	9	"	"	25 et 2		" "
Lillooet, C.-B.	8	W. B. French	$85 00 par mois.	25 et 2		
	67					

EMBRANCHEMENT LILLOOET-PIONEER.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et fonctions.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
Lillooet, C.-B	0			25 et 2		
Mission, C.-B.	12	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2		Bureau d'accommodation.
Portage, C.-B	5	"	"	25 et 2		Agt. paye un loyer de $2.50 par mois.
Hansens, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
Sebrings, C.-B	2	"	"	25 et 2		" "
Vieras, C.-B.	1½	"	"	25 et 2		" "
Ranch Big Horn	3	"	"	25 et 2		" "
Fairhaven, C.-B	1½	"	"	25 et 2		" "
Tyanghton, C.-B.	9½	"	"	25 et 2		" "
Mortens, C.-B.	1	"	"	25 et 2		" "
Wayside, C.-B.	10½	"	"	25 et 2		" "
Golden Dream	4	"	"	25 et 2		" "
Bureau central de Mining	2	"	"	25 et 2		" "
Kinders, C.-B.	3½	"	"	25 et 2		" "
Coronation	5	"	"	25 et 2		" "
Pioneer	1½	"	"	25 et 2		" "
	66					

EMBRANCHEMENT LILLOOET—LYTTON.

Lillooet, C.-B.	0			25 et 2		Agent paye un loyer de $2.50 par mois.
Jones Ranch, C.-B.	4	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2		" "
LaRochelle, C.-B.	6	"	"	25 et 2		" "
McCarty's, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
Dickey's, C.-B	3	"	"	25 et 2		" "
Rosebank, C.-B	6	"	"	25 et 2		" "
Watkinsons, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Halfway House, C.-B.	1½	"	"	25 et 2		" "
Mahers, C.-B.	3	"	"	25 et 2		" "
Ruddock's, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Simpsons, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
Earlscourt, C.-B.	12	"	"	25 et 2		" "
Lytton, C.-B	2	"	"	25 et 2		" "
	49½					

EMBRANCHEMENT ASHCROFT—SAVONAS.

Ashcroft, C.-B	0			25 et 2		
McAbees, C.-B.	7	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2		Agent paye un loyer de $2.50 par mois.
Semlin, C.-B.	8	"	"	25 et 2		" "
Walhachin, C.-B	15	"	"	25 et 2		" "
Savonas Orchards	6	"	"	25 et 2		" "
Savonas, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
	40					

150 MILE HOUSE—EMBRANCHEMENT QUESNEL-FORKS.

150 Mile House, C.-B.	0			25 et 2		
Roses, C.-B	8	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2		Agent paye un loyer de $2.50 par mois.
Wiggins, C.-B	12	"	"	25 et 2		" "
Harpers Camp, C.-B	13	H. L. Walters, télég. et rép.	70 00	25 et 2		$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Quesnel Forks, C.-B.	31	Grant Grinder, "	75 00	25 et 2		" "
Hydraulic, C.-B.	25	" "		25 et 2		Bureau d'accommodation.
	89					

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

EMBRANCHEMENT 150 MILE HOUSE— BELLA COOLA.

Stations.	Distances intermédiaires.	Fonctions.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
150 Mile House, C.-B.	0			25 et 2		
Lac Williams, C.-B.	6	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	25 et 2		Agent paye un loyer de $2.50 par mois.
Ranch Onward, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Borlands, C.-B.	9	"	"	25 et 2		" "
Bechers, C.-B.	28	"	"	25 et 2		" "
Beaumonts, C.-B.	10	"	"	25 et 2		" "
Hanceville, C.-B.	18	"	"	25 et 2		" "
Pypers, C.-B.	3	"	"	25 et 2		" "
Lees, C.-B.	1	"	"	25 et 2		" "
Martins, C.-B.	4	"	"	25 et 2		" "
Macauley, C.-B.	7	"	"	25 et 2		" "
Alexis Creek, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Armstrongs, C.-B.	2	"	"	25 et 2		" "
Youngs, C.-B.	8	"	"	25 et 2		" "
Newton, C.-B.	3	"	"	25 et 2		" "
Bayliffs, C.-B.	6	"	"	25 et 2		" "
Redstone, C.-B.	8	"	"	25 et 2		" "
Chilanco Forks, C.-B.	24	"	"	50 et 3		" "
Lac Tatla, C.-B.	32		"	50 et 3		" "
McClincheys, C.-B.	11		"	50 et 3		" "
Kleena Kleene, C.-B.	2	R. M. Spaulding, télég. et répar.	$75 par mois	50 et 3		$25.00 par mois pour pension.
Lownesses, C.-B.	31	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	50 et 3		Agent paye un loyer de $2.50 par mois.
Squinas, C.-B.	20	"	"	75 et 5		" "
Lac Anaham, C.-B.	22	"	"	75 et 5		" "
Marvins, C.-B.	13	"	"	75 et 5		" "
Atnarko, C.-B.	7	"	"	75 et 5		" "
Fairvale, C.-B.	12	"	"	75 et 5		" "
Canoe Crossing, C.-B.	13	"	"	75 et 5		" "
Bella Coola, C.-B.	25	Oscar Landry, télégr. et réparat.	$110.00 par mois.	75 et 5		Tarif exceptionel 75 & 5 de Ashcroft—autorisé le 17 avril 1915.
	329					

EMBRANCHEMENT QUESNEL—BARKERVILLE.

Quesnel, C.-B.	0	....	....	25 et 2	....	
Lockes, C.-B.	13	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2	....	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Cottonwood, C.-B.	8	"	"	25 et 2	....	" "
Wingdam, C.-B.	10	"	"	25 et 2	....	" "
Stanley, C.-B.	14	"	"	25 et 2	....	" "
Barkerville, C.-B.	16	T. F. Murphy, télégr. et réparat.	$75 par mois.	25 et 2	....	25 et 1 tarif de nuit, maison, combustible et éclairage gratis.
	61					

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

EMBRANCHEMENT HAZELTON DU PORT SIMPSON.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Agent et fonction.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Hazelton, C.-B.	0			25 et 2		
xNew Hazelton, C.-B.	4	Edward Noble, télégraphiste	75 00	25 et 2		$25 par mois pour pension.
Skeena Crossing	5	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	25 et 2		
Kitwangar, C.-B.	16	E. L. Davies, télég. et réparat.	75 00	25 et 2		" " "
Cedarvale, C.-B.	21	Bureau dé commission	25 p.c. des taux.	50 et 3		
Lorne Creek, C.-B.	20	A. J. Morrison, télég. et répar.	75 00	50 et 3		" " "
Pacific, C.-B.	10	E. H. Fagerlund "	75 00	50 et 3		" " "
Usk, C.-B.	12	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	50 et 3		Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Kitselas C.-B.	4	S. W. Dobbie, télég. et réparat	75 00	50 et 3		$25 par mois pour pension.
xxTerrace, C.-B.	9	H. B. Birch, "	75 00	75 et 5		" " "
Remo, C.-B.	6	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	75 et 5		Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Graveyard Point, C.-B.	2	H. D. MacNeill, télég. et répar.	75 00	75 et 5		$25 par mois de pension.
Hole-in-the-Wall	15	C. W. Mitchell, "	75 00	75 et 5		" " "
Telegraph Point	17	F. J. Woran, "	75 00	75 et 5		" " "
Port Essington		G. A. Taylor, "	10 00	75 et 5		
Haysport, C.-B	16	J. W. Ferguson "	75 00	75 et 5		" " "
Cassiar, C.-B.	3	Bureau d'accommodation		75 et 5		L'abonné paie un loyer de $2.50 par mois.
Pacific-Nord	7	"		75 et 5		" " "
"		Paul Wickes, réparateur	85 00			
Inverness, C.-B	2½	Bureau d'accommodation		75 et 5		" " "
Prince Rupert, C.-B.	13½	F. W. Dowling, surint. de dist.	175 00	75 et 5xxx		
		L. W. Waugh, gérant	150 00			
		E. L. Young, télégraphiste	110 00			
		L. S. Presley, commis	100 00			
		Carl Halverson, messager	40 00			
Ile Digby, C.-B.	5	Télég. sans fil du gouv. fédéral		75 et 5		
Georgetown, C.-B.	20	Bureau de commission	25 p.c. des taux.	1 00 et 7		
Port-Simpson, C.-B.	10	H. C. Flewin, agent	30 00	1 00 et 7		
	218					

x Embranchement de la ligne de téléphone de New Hazelton à Tramville et Skeena Crossing. Les deux bureaux sont à commission 25% des taux. Tarif de Ashcroft $1 et 7.

xx Point de départ de l'embranchement de Stewart.

xxx Tarif exceptionel 75 et 5 de Ashcroft—autorisé le premier décembre 1914.

EMBRANCHEMENT TERRACE-STEWART.

Terrace, C.-B.	0	....	....	50 et 3	....	
Rosswood, C.-B	35	C. D. Garrity, télég. et réparat.	75 00	50 et 3	....	Provisions fournies.
Aiyansh, C.-B.	32	A. L. Lanter, "	75 00	50 et 3	....	$30 par mois pour pension.
Alice Arm, C.-B.	25	Geo. W. Rodgers, "	75 00	50 et 3	....	" " "
Riels Camp, C.-B	3	Bureau de commission	25 p.c. des taux	50 et 3	....	Agent paie un luyer de $2.50 par mois.
Anyox, C.-B.	22	R. H. A. Neilson, télég. et rép.	75 00	50 et 3	....	$30 par mois pour pension.
Maple Bay, C.-B	15	Gordon Grassett, télégraphiste.	75 00	50 et 3	....	" " "
		A. J. Martin, réparateur	70 00	50 et 3	....	" " "
Swamp Point, C.-B	20	Bureau de commission.	25 p.c. des taux.	50 et 3	....	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Stewart, C.-B.	22	W. C. Cameron, agent	50 00	50 et 3	....	
	174					

LIGNE DE L'ILE QUEEN CHARLOTTE.

Ville de Queen Charlotte, C.-B.	0	W. N. Giegerich, télégraphistr.	85 00	....	....	
Skidegate, C.-B.	7	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2	....	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Indian Village, C.-B.	6	" "	"	25 et 2	....	" " "
Dead Tree Point, C.-B.	4	J. J. Berry, télégraphiste	10 00	25 et 2	....	
Lawn Hill, C.-B.	16	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2	....	" " "
Trail, C.-B.	16	B. A. Burns, réparateur.	75 00	25 et 2	....	
Port-Clements. C.-B	21	V. F. Dunn, télégraphiste	75 00	25 et 2	....	$25 par mois pour pension.
Graham Centre, C.-B	4	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2	....	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Nadu, C.-B.	10	" "	"	25 et 2	....	" " "
Woden, C.-B	5	" "	"	25 et 2	....	" " "
Massett, C.-B.	11	L. A. Graef, télégraphiste	75 00	25 et 2	....	$25 par mois pour pension.
Tow Hill, C.-B	19	Bureau de commission	25 p.c. des taux	25 et 2	....	Agent paie un loyer de $2.50 par mois.
Frizzell's Ranch, C.-B	4	" "	"	25 et 2	....	" " "
	123					

EMBRANCHEMENT DU T. Y. HOOTALINQUA-LIVINGSTONE CREEK.

Hootalinqua, T.-Y.	0	....	....	50 et 3	....	
Masons Landing.	35	Bureau de commission	25 p.c. des taux	50 et 3	....	Pas de loyer.
Livingstone Creek, T.-Y	35	" "	"	50 et 3	....	"
	70					

BUREAUX CENTRAUX DU TELEPHONE DU DISTRICT.

Ashcroft, C.-B.	35 abonnés.
Harpers Camp, C.-B.	1 abonné.
Lillooet, C.-B.	7 abonnés.
Lytton, C.-B.	6 "
Massett, C.-B.	5 "
150 Mille House, C.-B.	5 "
Soda Creek, C.-B.	3 "
Walhachin, C.-B.	2 "
	64 "

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné pour les points au nord de Quesnel est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 cents par cent milles et 25 cents pour chaque cent milles additionnels, la distance comptée d'Ashcroft.

Tarifs exceptionnels.—Hazelton à Ashcroft 1·00 et 7, 1er juin 1910; Prince-Rupert à Ashcroft, 1·00 et 7, 1er novembre 1909.

Le tarif local entre les bureaux au nord de Quesnel est calculé sur la base de 50 cents pour 100 milles et 25 cents pour chaque 100 milles additionnels; et entre les bureaux, au nord d'Atlin, 50 cents par 100 milles.

Message par câble.—Par câble sous-marin pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné pour tous les endroits au nord d'Ashcroft-Barkerville, 3 × 2 = 6 cents: Dawson, 20 × 2 = 40 cents par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 cents par mot au tarif régulier: Barkerville, 3 × 4 = 7 cents; Dawson, 20 × 4 = 24 cents par mot à et de Ashcroft.

Messages de la presse.—Le tarif, sur toute la ligne du Yukon, est de un cent par mot, avec minimum de $1. Execpté, la section Barkerville-Ashcroft (locale) avec minimum de 50 cents.

Le réseau du Yukon est relié à la frontière avec le réseau du service télégraphique des Etats-Unis.

Le réseau du Yukon est relié à Ashcroft avec le télégraphe du Pacifique-Canadien.

Le réseau du Yukon est relié à Blackwater avec la compagnie de téléphone Fort-George et Alberta.

Le réseau du Yukon est relié à Cracross, avec le télégraphe W. P. et Y. Ry.

Le réseau du Yukon est relié à Quesnel-Forks avec la ligne Quesnel Hydraulic Co. à Hydraulic.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DE L'ETAT—TARIFS.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif du Yukon, ci-haut mentionné, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages par câble, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui de dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 cents; dans ces cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 cents par mot, avec prix minimum de 25 cents par dépêche. Par exemple: pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 cents sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4c.) 28 cents sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de 12 mots, le prix est de (12 x 4c.) 48 cents sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, le calcul des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif pour les câblegrammes.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon) est de 20 cents par 100 mots; il n'est pas reçu de messages pour moins de 20 cents.

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Lignes du Cap-Breton.

Tarif local entre bureaux. 25–1*

Tarif direct pour les messages échangés avec le *Western Union Tel.,* au bureau de transfert de Sydney-Nord. 15–1

Les dépêches de nuit sont échangées avec la compagnie de télégraphe Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 cent par mot avec minimum de 15 cents. Le tarif local de nuit est de 1 cent par mot, avec minimum de 25 cents.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1.

Newelton. Tarif direct 12-2 de Barrington, bureau W.U.
Phare du Cap-Sable. . . . . " " "

Cette ligne est maintenant sous le contrôle de la compagnie locale de téléphone. Les conditions du bail garantissent que l'ancien tarif donné ci-dessus ne sera pas augmenté.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac.

Tarif local entre bureaux. 25–1
Tarif direct pour les messages échangés avec la compagnie de tél. G.N.W. au bureau de transfert de Chatham. 15–1

Baie de Fundy.

Ligne de Eastport, Me, à Campobello, Grand-Manan, et les îles Whitehead—Tarifs locaux entre les bureaux, à Grand-Manan et les îles Whitehead, 15–1; Grand-Manan et l'île Campbello, 25–2; les îles Eastport, M. 25–2, W. U. O.
Tarif direct.—Le même que le tarif direct pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Eastport. 25–2

QUÉBEC.

Ile d'Anticosti.

Tarif local entre les bureaux. 25–1
Entre les bureaux, sur l'île d'Anticosti et Gaspé. 50–2
Entre les bureaux sur l'île d'Anticosti et Gaspé sur la côte nord du Saint-Laurent et les lignes de Chicoutimi. 50–2
Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le tél. G. N. W., à Gaspé. 50–2

Iles de la Madeleine.

Tarif local entre les bureaux.. 25–1
Entre les bureaux des îles de la Madeleine et les bureaux des lignes de l'Etat, au Cap-Breton.. 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le tél. W. U., à Sydney-Nord.. 50–2
Tarif spécial d'hiver pour les lettres échangées avec la malle à la baie Saint-Laurent, ½ cent par mot. (Voir remarque dans le rapport 1906-7, p. 8.)

Ile Saint-Paul.

Entre l'île Saint-Paul et les bureaux du gouvernement au Cap-Breton....... 50–2

Tarif direct pour les messages à et de Sydney-Nord échangés avec le tél. W. U., le même que le tarif local.. 50–2

Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.

Tarifs locaux entre les bureaux, à des distances n'excédant pas 100 milles..... 15–1
Entre les bureaux, à des distances au delà de 100 milles.............. 25–1
Entre les bureaux, sur ces lignes et l'île d'Anticosti, *via* Longue-Pointe.. 50–2

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'ouest de Bersimis, et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec, inclusivement.

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec (ligne de l'Etat, 25–1; ligne de la compagnie, 15).......................... 40–2

Le tarif direct pour les bureaux de la ligne de l'Etat, à l'ouest de Bersimis, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec............ 15–1

Le tarif direct pour les bureaux de la ligne de l'Etat, à l'ouest de Bersimis, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec............ 25–1

REMARQUE.—Les lignes ci-dessus mentionnées se raccordent avec le réseau télégraphique G. N. W., à Chicoutimi, la baie Saint-Paul et la Malbaie; mais la vérification de tous les messages directs, échangés avec la compagnie se fait à Québec.

Réseau des lignes de la station de quarantaine—Ligne de Québec viâ l'Ile d'Orléans et l'île aux Réaux.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

Québec et Grisse-Isle.. 25–1
Québec et l'île d'Orléans et l'île aux Réaux.......................... 15–1
Ile d'Orléans et Grosse-Isle.. 25–1
Ile aux Réaux et Grosse-Isle.. 15–1
Sur l'île d'Orléans.. 15–1

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le tél. G. N. W. à Québec.

---

* Lorsque le tarif est mentionné tel que 25-1 ou 25-2, etc., cela signifie que le tarif est de 25 cents pour dix mots et 1 cent ou 2 cents pour chaque mot additionnel.

Réseau téléphonique de l'île d'Orléans.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Sainte-Pétronille et Saint-François et stations intermédiaires	5c.	5–2
Bureau d'échange à Québec, Saint-François et stations intermédiaires	15c.	15–5

Tarif direct de 5 cents pour le gouvernement plus le tarif régulier de la compagnie pour les endroits au delà de Québec.

Ligne de Beauport—Laval (ligne télégraphique).

Tarif local entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Beauport et Laval et places intermédiaires	10c.	10–3
Messages et conversations entre Québec et Laval, et places intermédiaires	15c.	15–5
Tarif direct à être ajouté au taux de la compagnie de téléphone Bell, au delà de Québec	10c.	10–5

REMARQUE.—La compagnie garde les ⅔ des taux pour chaque message.

Le taux des téléphones, à part des bureaux à commission, a été fixé comme suit:

Pour un raccordement à une distance de ½ mille de la station régulière, $9 par année.

Pour chaque ½ mille additionnel de la ligne, $4 par année. Les taux réguliers sont chargés en plus sur tous les raccordements de la ligne principale.

Charlesbourg et Moulins de Martineau—La ligne se raccorde avec la ligne téléphonique Bell à Charlesbourg.

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat	10c.	10–3
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat et le bureau d'échange à Québec	20c.	20–5
(La compagnie garde 50 p.c.).		
Tarif direct entre les endroits sur la ligne de l'Etat et les bureaux de la compagnie Bell, auquel il faut ajouter les taux établis de la compagnie à partir de Québec	10c.	10–3

District de Timiskaming (ligne téléphonique).

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Barrage de Kippewa—Timiskaming-Nord et points intermédiaires	25–5	25–5

Le tarif est le même pour les messages locaux que pour les messages échangés avec la ligne de raccordement à Timiskaming-Nord.

ONTARIO.

Ligne de l'île Pelée (téléphone).

Tarif local entre les bureaux:—

	3 minutes. et 5 mots.
Sur la terre ferme, Leamington-Pointe Pelée..........	15-1
Sur l'île..........	15-1
Entre l'île et Leamington..........	25-1

Tarif direct pour les messages échangés avec la ligne Tél. G.N.W. à Leamington.......... 15-1

Cette ligne est mise en activité conjointement avec la compagnie Bell pour le téléphone. Les taux des conversations sont basés sur les tarifs locaux, plus les tarifs réguliers de la compagnie au delà de Leamington. (Tarifs locaux, 15 cents, ou 25 cents pour 3 minutes de conversation, et proportionnellement pour toute conversation durant plus de 3 minutes).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Ligne de Qu'Appelle—Edmonton.

Tarifs locaux entre les bureaux à des distances n'excédant pas 12 milles.... 15-1
Entre les bureaux déjà raccordés avec les lignes de la compagnie, sauf quand le taux de la compagnie est plus élevé.......... 25-2
Entre les bureaux uniquement situés sur la ligne du gouvernement..... 35-2

Tarifs directs, pour les messages échangés avec les compagnies qui ont des raccordements, les mêmes que les tarifs locaux ci-dessus mentionnés.

Ligne Edmonton-Athabaska Landing—Rivière-à-la-Paix.

Tarifs locaux entre les bureaux.......... 15-1 à 100-7

Tarif maximum entre les bureaux dans les deux divisions en haut et en bas d'Edmonton.......... 100-7
(Une liste du tarif a été publiée le 1er février 1913.)

Ligne de Moosejaw—Wood-Mountain.

Tarif local entre les bureaux.......... 25-2

Tarif diect, le même.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Lines de l'île de Vancouver.

Tarifs locaux, entre les bureaux.......... 25-2

Tarif conjoint, entre les bureaux sur les lignes du gouvernement et les lignes tél. du Pacifique-Canadien sur l'île de Vancouver.......... 25-2

Tarif direct pour les messages échangés avec la ligne du Pacifique-Canadien, à Nanaïmo, le même que le tarif local.......... 25-2

Ligne de Golden-Windermere (téléphone).

	Messages.
Tarif local et direct	25-2

Les abonnés du téléphone, à $36 par année, sont exempts des tarifs ci-dessus mentionnés pour les messages.

Ile Salt-Spring, île Pender, etc. (téléphone).

Tarif local—Conversations, 2 minutes . . . . 25c.
Chaque minute additionnelle . . . . 15c.

Tarif direct—La ligne ci-dessus mentionnée est raccordée avec la compagnie de téléphone C.-B., à la station de Duncan. Les taux de la compagnie sont ajoutés aux tarifs précités pour les messages directs.

Tarif conjoint—Entre les bureaux, situés sur les îles ci-dessus mentionnées, et les bureaux de la ligne du Pacifique-Canadien sur la ligne du gouvernement raccordée avec le tél. Pacifique-Canadien sur l'île de Vancouver. 25–2

Ligne de Kamloops—Vallée Okanagan (téléphone).

Tarifs locaux et directs, 25 cents à 60 cents, selon les distances entre les bureaux espacés de 100 milles et plus, par longueur de 50 milles :—

Lorsque le tarif des messages est de 25 cents pour 10 mots, 2 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 10 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 35 cents pour 10 mots, 3 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 15 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 40 cents pour 10 mots, 3 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 20 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 50 cents pour 10 mots, 4 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 25 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 60 cents pour 10 mots, 4 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 30 cents par minute.

Tarif minimum pour les messages, 25 cents; pour les conversations, 15 cents.

(Une liste des tarifs a été publiée le 1er janvier 1912).

ANNEXES

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

RAPPORT ANNUEL POUR 1915-16.

(1) Lignes du Cap-Breton.

(2) Lignes de la Baie de Fundy.

(3) Lignes des îles de la Madeleine.

(4) Ligne de l'île Anticosti.

(5) Côte nord du Saint-Laurent, Chicoutimi et comté de Québec.

(6) Côte nord, à l'est de Bersimis.

(7) Réseau télégraphique de la quarantaine.

(8) Réseau télégraphique de l'île Pelée.

(9) Lignes du Nord-Ouest, district de l'Alberta.

(10) Lignes du Nord-Ouest, rapport de l'inspecteur.

(11) Lignes du Nord-Ouest, district de la Saskatchewan.

(12) Lignes de la Colombie-Britannique, districts Kamloops, Okanagan, Kootenay et Golden-Windermere.

(13) Télégraphes du Yukon et de l'île Vancouver.

(14) Vaisseau-câble *Tyrian*.

RAPPORT N° 1—CAP-BRETON.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT,
SAINT-JEAN, N.-B., le 15 août 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les lignes télégraphiques de l'Etat dans le Cap-Breton, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Du mois d'avril 1915 au 31 juillet suivant, la surveillance des lignes télégraphiques et des bureaux fut faite par M. D. C. Dawson, qui a fidèlement rempli ses devoirs de surintendant pendant vingt-quatre ans. A cette date cependant, les forces physiques lui faisant défaut, il prit sa retraite et, jusqu'à la fin de l'exercice financier, la surveillance fut faite par M. C. W. McKee de Saint-Jean, N.-B., à titre de "surintendant intérimaire".

CONDITIONS GÉNÉRALES.

Pendant les cinq premiers mois de l'année, on a constaté une diminution notable du revenu, surtout dans les bureaux des lacs Bras d'Or. Autrefois une quantité de touristes, du Haut-Canada et des Etats-Unis, venaient passer l'été à ces endroits, mais depuis la guerre le nombre en a beaucoup diminué. Cependant, au cours de l'automne et jusqu'à la fin de mars, les affaires furent un peu meilleures qu'à l'ordinaire et en particulier le commerce du poisson, qui est la principale industrie du Cap-Breton, et le revenu s'en ressentit.

Les lignes télégraphiques ont fonctionné presque sans interruption alors que les lignes de télégraphe des chemins de fer, de Sydney au détroit de Canso, étaient toutes désorganisées par les verglas en novembre, décembre et janvier.

Au cours de l'année, on a complètement remis à neuf l'intérieur de la station des câbles du Gouvernement, à la baie Saint-Laurent. On avait réparé et peinturé l'intérieur en 1914.

A Inverness, on a doté le bureau d'une nouvelle table pour les instruments télégraphiques et de chaises. On a admis à ce bureau deux étudiants qui pourront être employés ailleurs quand ils auront fini leur stage.

NOUVEAUX BUREAUX DE TÉLÉGRAPHE.

Gig-Glen, N.-E., sur la ligne Enon-Salmon River. On a ouvert un bureau à cet endroit, le 21 juin, avec M. A. D. McVicar comme agent et télégraphiste. On lui paie une commission de 25 pour 100 des recettes, avec garantie qu'elles seront au moins de $50 par année.

Cleveland, N.-E., sur la ligne Hawkesbury-Saint-Pierre. Bureau ouvert le 17 novembre. Agent et télégraphiste: Mme W. E. Morrison, recevant une commission de 25 pour 100, avec garantie d'au moins $50 par année.

Grande Anse, N.-E., sur la ligne Hawkesbury-Saint-Pierre. Ouvert le 23 août. Agent et télégraphiste: Mlle Catherine McPherson. Commission de 25 pour 100 avec garantie d'au moins $50 par année.

Steels-Crossing, N.-E., situé entre Eskasoni et North-Side-East-Bay. Bureau ouvert le 24 juillet. Agent et télégraphiste, Mlle Katie Campbell; rémunération 25 pour 100 avec garantie d'au moins $50 par année.

BUREAUX RÉOUVERTS.

Grand-Narrows, N.-E.—Ce bureau a été réouvert le 1er avril, avec Mary L. McNeil, comme agent et télégraphiste, en remplacement de John C. McNeil, qui avait démissionné le 31 janvier. La rémunération est la même: 25 pour 100 avec une garantie de $50 par année.

NOUVELLES STATIONS TÉLÉPHONIQUES.

Ainslie Point, N.-E. (North Lake); bureau ouvert le 30 septembre; Neil McDonald, agent.

Eastern Harbor, N.-E., (île Scattarie); bureau ouvert le 22 octobre; J. H. Nash, agent.

Frizzleton, N.-E., sur la ligne Margaree, N.-E.-Big-Intervale; bureau ouvert le 10 octobre; Ralph McPherson, agent.

Réserve des sauvages, Middle River, N.-E., bureau sous la surveillance de J. E. Campbell, agent des sauvages, ouvert le 5 janvier.

Washabuck, quai du gouvernement, N.-E.; bureau ouvert le 24 juin; John McNeil, agent.

LIGNE BROOKS-VILLAGE-GLENDALE.

4	janvier,	Glendale, A. H. Boyd, agent.
8	"	Rivière Dennis, J. A. Cameron, agent.
10	"	Upper Glencoe, Hugh McEachern, agent.
12	"	Brooks Village, Leo Jamieson, agent.
15	"	Mull River, Dan. S. McDonald, agent.

A toutes ces stations téléphoniques, la rémunération est de 25% des recettes, sans garantie.

CHANGEMENTS D'AGENTS.

Dingwall, N.-E., M. Joseph O'Brien qui était agent, fut remplacé par David McDonald et le bureau fut transporté à la résidence de ce dernier, le 14 octobre. Comme M. McDonald ne désirait pas garder le bureau, on le transporta, le 24 janvier, à la résidence de Gordon W. McPherson, qui a été nommé agent.

Eskasoni, N.-E.—Mme V. McMillan, agent, ayant donné sa démission le 31 janvier, le bureau fut déménagé à la résidence de John A. McAdam, le 14 février. Comme Mlle Bingham, l'instructrice du gouvernement était absente, le bureau est demeuré fermé jusqu'à la fin de l'exercice financier.

Fourchu, N.-E.—A la fin de mars, Mlle Lena MacDonald, agent, s'étant noyée accidentellement en patinant, le bureau fut fermé temporairement jusqu'au 5 avril, lorsque Mlle Mary Macdonald fut nommée agent.

Frenchvale, N.-E. John J. MacLean, agent, fut remplacé par David McKay. Le bureau fut déménagé et réouvert le 29 novembre.

L'Archevêque, N.-E. Melle Mary Kemp, agent, donna sa démission le 28 septembre et fut remplacée par Mme Wm Kemp. Dans ce cas il ne fut pas nécessaire de déménager le bureau.

CHANGEMENTS DE RÉPARATEURS.

Section Grand Bras d'Or, North Sydney.—M. Duncan McRae, a été remplacé, le 6 septembre, par M. L. G. MacPherson. Le salaire reste le même: $60 par année.

Section Grand Bras d'Or, Lac Gillis.—Angus McLean a été remplacé par Angus A. Gillis, de Beechmont. La salaire reste le même: $50 par année.

NOMINATIONS DE RÉPARATEURS.

Pour maintenir en bon état les diverses lignes téléphoniques qui sont opérées en conjonction avec les lignes télégraphiques, il a fallu faire plusieurs nominations de réparateurs, pour différentes sections.

Section Grand Narrows-Shenacadie.—M. A. D. H. McKinnon, de l'île Christmas, a été nommé réparateur, le 1er juin, avec un salaire de $60 par année.

Section Whycocomagh-Middle River Bridge.—M. Daniel Mackay, de Northside Whycocomagh, a été nommé réparateur, le 1er janvier, avec un salaire de $88 par année.

Section Brooks Village-Whycocomagh.—M. John A. P. McDonald, de Stewartdale, a été nommé réparateur, le 16 mars, avec un salaire de $50 par année.

AUGMENTATIONS DE SALAIRES.

Margaree, N.-E.—La rémunération de Mme D. J. Ross, agent et télégraphiste, qui était de 25 pour 100 des recettes, avec garantie d'au moins $50 par année, a été portée à $100. Cette augmentation de salaire a été donnée à cause du surcroît de travail imposé à ce bureau par l'opération de la ligne téléphonique Big Intervale, Middle River et Baddeck.

Rockdale, N.-E.—Le salaire de Mme J. D. Morrison qui était de 25 pour 100 des recettes, sans garantie, a été porté à $50 par année, le 1er septembre.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES.

Section Inverness, Meat Cove.—Sous la surveillance de P. A. Doyle, réparateur général, Inverness. Le 1er juin, on a commencé une inspection soigneuse de la ligne principale. On a redressé et consolidé tous les poteaux déplacés par la gelée; on a enlevé les branchages qui nuisaient, remplacé les isolateurs défectueux. Les lignes de téléphone de cette section ont ensuite reçu la même attention. Cent vingt-cinq nouveaux poteaux ont été plantés de Dunvegan à Inverness et on a reconstruit la section de Eastern Harbor à Cap Rouge, une distance de neuf milles.

La ligne traversant la montagne, entre Pleasant Bay et Meat Cove, a été soigneusement consolidée. Cette section est très exposée et les moyens de communications se bornent à un sentier praticable pour les chevaux. Le 31 octobre, tout le travail était terminé et les lignes en bon état pour subir les tempêtes de l'hiver.

Section Grand Bras d'Or–Meat Cove.—Graham Dunlop, réparateur général, Baddeck, N.-E. On a reconstruit la ligne entre Ingonish et Ingonish Ferry; aucun autre travail spécial n'a été fait à part l'inspection générale des lignes. La ligne de Dingwall à Neils Harbor ayant été reconstruite l'année dernière et toutes les autres sections étant en bon état, on n'a pas eu de trouble pour l'entretien des lignes.

Section Sydney–Louisbourg Gabarus.—D. S. Hooper, réparateur général, Louisbourg, N.-E. On a fait une inspection soigneuse de toute cette section et on a remplacé quatre cent sept poteaux qui étaient défectueux. On a aussi débarrassé la ligne de branchages, redressé les poteaux, tendu les fils trop lâches et remplacé les isolateurs brisés.

A la fin de mai, des réparations temporaires ont été faites au câble sous-marin reliant la terre ferme à l'île Scattarie, qui avait été endommagé par la glace. Des réparations permanentes ont ensuite été faites par l'inspecteur général McDonald.

Les interruptions ont été très rares sur cette ligne, au cours de l'année dernière.

Section Boularderie et Eskasoni.—Joseph Logue, réparateur général, North-Sydney. Ces lignes ont été construites il y a assez longtemps et demandent beaucoup d'entretien. On a replanté 1,125 poteaux; on en a redressé 1,740; on a posé 125 ancres et on a réparé 360 étais.

On a aussi fait des réparations générales, tel que le renouvellement des isolateurs brisés, le déboisage de la ligne, etc.

Cette section comprend aussi la ligne de ceinture de Steels-Crossing et la ligne téléphonique reliant Grand-Narrows et Shenacadie. Ces deux lignes ont été bien entretenues.

Section Hawkesbury-Inverness.—J. F. McMillan, réparateur général, Port-Hastings, N.-E. On a fait les travaux ordinaires d'entretien de ces lignes; on a redressé et replanté les poteaux, posé des étais et des liens où c'était nécessaire. Aucun travail spécial n'y a été nécessaire.

Section Port-Hawkesbury-Gabarus.—Murdock McRea, réparateur général, Saint-Pierre, N.-E. On a travaillé principalement à l'extrémité sud de cette section, entre Saint-Pierre et Cleveland, où on a planté 470 nouveaux poteaux et débarrassé la ligne de beaucoup de branchages. Toute la ligne a été entretenue en bon ordre et à cette fin on a fait tous les travaux nécessaires, de bonne heure en novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. W. McKEE,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 2—BAIE DE FUNDY.

FLAGGS-COVE, GRAND-MANAN, N.-B., 5 octobre 1916.

D. H. KEELEY, écr.,
Surintendant des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes de télégraphe et de téléphone du gouvernement dans le district de la baie de Fundy, pour l'exercice financier du 1er avril au 31 mars 1916.

Il n'y a pas eu d'interruption sur la ligne de Flaggs-Cove à Seal-Cove, mais on a fait une inspection générale, qui vient d'être terminée.

Le câble de White-Head a été brisé deux fois au cours de l'année. Le 11 novembre, une violente bourrasque brisa le câble sur le rivage de White-Head. Je réparai ce dommage et tout alla bien pendant quelques jours lorsqu'une autre interruption se produisit, due à une rupture du câble sur la plage mise à découvert par la marée basse, à l'île Cheney. Après avoir réparé le câble on l'a enfoui profondément à ses deux extrémités et depuis, le service a été parfait.

Le câble de Seal-Cove à Gannet-Rock, ses embranchements allant au groupe des Trois-Iles et la ligne aérienne de South-Head, ont eu leur part de travaux généraux d'entretien et il ne s'est produit aucune interruption du service.

Le câble de Eastport à Flaggs Cove a donné entière satisfaction pendant toute l'année; il n'y a eu qu'une ou deux interruptions du service causées par des arbres abattus par des bûcherons, sur la ligne, à Campobello. Ces dégâts ont été réparés rapidement et il n'en est résulté aucun retard sérieux.

Le 30 et le 31 mars, le bateau-câble *Tyrian* a terminé la pose des nouveaux câbles entre White-Head et Grand-Harbor et entre Flaggs-Cove et Eastport et on a fait les préparations voulues pour la construction des lignes aériennes qui seront raccordées avec ces câbles.

Vous trouverez ci-joint un état des bureaux revisés et mis à jour.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. PARKER,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 3—ILES DE LA MADELEINE.

GRINDSTONE, ILES DE LA MADELEINE, P.Q., 1er avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice financier 1915-16.

Pendant l'été, on a accordé la permission au révérend I. Thériault, au docteur Galland et à M. Wm Renaud, le réparateur, de poser une ligne sur nos poteaux. Cette ligne se trouve sur l'île Amherst et ne nuit aucunement au service.

Le 12 juin, une interruption se produisit dans le service du câble de l'île Bryon et dura jusqu'au 18 octobre. A cette date, M. Azade Arseneault, le réparateur, fit un examen spécial du câble, en compagnie de M. J. J. Lebourdais. Il découvrit plusieurs courts-circuits et finalement, après des réparations générales à la ligne, le télégraphe recommença à fonctionner sur l'île Bryon. Depuis le 25 janvier, les communications ont encore été interrompues avec l'île Bryon. M. Arseneault a de nouveau visité la ligne jusqu'à la hutte du câble, à la Grosse-Ile, et s'est assuré que le trouble provient du câble. Cette réparation n'est pas sous notre contrôle et devra être faite par le *Tyrian*. Les communications télégraphiques avec l'île d'Entrée ont aussi été interrompues, du 16 au 21 septembre. Le réparateur découvrit des raccordements mal faits au bureau d'Amherst et les communications furent rétablies.

Le 18 décembre, M. Arseneault a commencé la construction d'une ligne pour joindre l'île Wolfe au reste de la ligne; dix-neuf poteaux ont été plantés à cette fin. Le 28 décembre un bureau fut ouvert chez M. Damase Hébert.

Le câble de Meat-Cove est brisé depuis le 24 décembre 1914. Heureusement nous avons une station Marconi qui nous permet de communiquer avec la terre ferme, mais il est inutile d'insister sur les avantages que nous donneraient un câble posé dans une bonne position pour les affaires. Comme ce câble se brise très souvent, il est évident qu'il faudrait le remplacer par un nouveau câble et qu'on en retirerait plus de profit s'il était posé pour nous relier avec l'Ile-du-Prince-Edouard, tel que je l'ai recommandé dans mon rapport de l'année dernière.

L'agent de la nouvelle station de l'île Wolfe, ainsi que les agents de tous les bureaux ouverts depuis 1914, sont à commission.

Le bureau du village de Grande Entrée a été fermé depuis l'automne dernier parce que l'agent, Mme Aitkens, est malade. Elle a été absente des îles pendant les deux derniers hivers. D'ailleurs, ce bureau n'est pas très employé, car presque toutes les affaires se font au bureau de la Pointe de Grande Entrée, qui est un des centres commerciaux de l'île et dont M. Larade est l'agent.

Il y a un établissement et une église situés entre Grande Entrée et Old Harry, à 7 ou 8 milles de ces deux places. Les gens de l'endroit ont demandé qu'on y ouvre un bureau de téléphone. Les seules dépenses que cela occasionnerait, seraient l'achat d'un instrument téléphonique.

On se propose aussi d'ouvrir des bureaux de téléphone à l'Etang des Caps et sur les Caps. Deux instruments téléphoniques seront nécessaires pour ces bureaux; les poteaux nécessaires pourront facilement être fournis. Quand ces bureaux auront été ouverts, on pourra dire que les îles sont dotées d'un très bon système téléphonique.

Le 13 juillet, on eut à déplorer la mort de M. Jean Rivet, réparateur général depuis 1900. M. Azade Arseneault fut nommé pour le remplacer, le 1er septembre, et je suis heureux de pouvoir dire qu'il a rempli ses devoirs d'une manière très satisfaisante, faisant même preuve de capacités réelles, comme gérant de circuit.

Afin de maintenir un bon service, il a fallu faire quelques réparations à différents endroits où la ligne est très exposée et où la mer détruit la grève sur laquelle les lignes sont posées. J'ai acheté de nouveaux poteaux pour remplacer ceux qui étaient endommagés ou qui avaient été emportés par les grandes marées. A certains endroits où la ligne est arrosée par l'eau de mer mêlée de sable, les fils sont devenus rouillés. On a remplacé une partie des fils rouillés et on terminera ce travail au cours de la prochaine saison.

Sur la côte nord de l'île une partie de la ligne est détruite à chaque grande marée et on devrait la remplacer par un câble, pour en assurer la permanence.

Les stations téléphoniques étant devenues très nombreuses, il faudra songer à l'installation d'un central.

Votre tout dévoué,

A. LEBOURDAIS,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 4—ILE D'ANTICOSTI.

POINTE-OUEST D'ANTICOSTI, 1er avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques du gouvernement pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nous n'avons pas construit de nouvelles lignes pendant l'année. La station de Fox Bay est encore fermée pendant les mois d'hiver, mais pendant la saison de pêche, elle est reliée au bureau de Health Point, par le téléphone. Les dépêches sont transmises de ce dernier endroit par le télégraphe.

Conformément à vos instructions, nos deux réparateurs généraux furent autorisés, le printemps dernier, à engager le nombre d'hommes nécessaires et à faire une

inspection complète des lignes, en remplaçant les poteaux défectueux et en déblayant le sentier, qui était devenu impassable à cause de la végétation et des arbres renversés. Ils commencèrent leur travail au point d'atterrissage du câble de la côte nord en se dirigeant vers la pointe sud-ouest; après avoir contourné la pointe de l'ouest. Mais à cause des pluies et des grands vents continuels, l'ouvrage ne progressa que très lentement. Ils atteignirent ainsi la falaise Sainte-Marie. Comme la température ne s'améliorait pas, je leur donnai l'ordre de ne faire que les travaux absolument nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de la ligne et de laisser le nettoyage du sentier, etc., pour la prochaine saison.

Il faudra beaucoup de travail pour remettre la ligne en bonne condition. En novembre dernier, une violente tempête accompagnée d'une forte marée causa des dommages sérieux à la ligne, emportant une quantité de poteaux à la mer et en abattant beaucoup d'autres.

Comme je l'ai déjà mentionné dans mes rapports précédents, le trajet pour voyager en suivant la ligne télégraphique est extrêmement dangereux. L'année dernière, les réparateurs généraux et leurs hommes eurent une aventure qui aurait pu tourner au tragique. Leur embarcation fut renversée et endommagée et tous leurs habits, leurs provisions, leurs outils, etc., furent emportés. Je dus louer un bateau à gazoline pour aller les secourir, car ils étaient complètement dénués de tout sur la grève. Dans une lettre en date du 10 novembre 1915, j'ai recommandé qu'un montant de $90 soit divisé entre ces six hommes pour les indemniser de la perte de leurs effets. J'espère que le ministère voudra bien se rendre à ma demande.

Il m'est agréable d'avoir à rapporter que nos lignes aériennes ont fonctionné toute l'année, à l'exception de quelques courtes interruptions, à différents temps. Naturellement quand je dis "courtes interruptions" on doit se souvenir que nous ne sommes pas sur le continent, où les réparateurs sont transportés par chemin de fer jusqu'à l'endroit où la ligne est brisée. Ici, quand le télégraphe cesse de fonctionner, le réparateur doit prendre sur son dos ses outils et des provisions, et marcher quatre ou cinq jours pour se rendre à l'endroit voulu.

Le nombre des stations télégraphiques n'a pas changé depuis mon dernier rapport; elles sont au nombre de huit, sans compter le bureau de Fox Point, dont j'ai parlé plus haut. Le personnel est le même et les salaires n'ont pas été changés. Le câble de Gaspé à la Pointe Sud-Ouest n'a pas cessé de fonctionner depuis qu'il a été réparé par le *Tyrian,* en mai 1913. Le câble de la côte nord n'a pas fonctionné depuis le 17 novembre 1914.

Le bateau-câble *Tyrian* a commencé à travailler pour réparer le câble l'automne dernier, mais a été forcé d'abandonner son travail à cause du mauvais temps, je crois.

Je regrette d'avoir à mentionner que le revenu, cette année, est moindre que l'année dernière. Le propriétaire de l'île, M. Menier, est un Français, et, depuis le commencement de la guerre, il a diminué considérablement le chiffre de ses affaires, en particulier l'hiver dernier, ce qui n'a pas manqué d'influer sur notre revenu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALF. MALOUIN,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 5—LIGNES DE TÉLÉPHONE SUR LA CÔTE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT, DISTRICT DE CHICOUTIMI ET COMTÉ DE QUÉBEC.

QUÉBEC, le 8 juin 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice financier terminé le 31 mars.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

La diminution du trafic côtier et du nombre de touristes et de sportsmen, causée par la guerre, a eu sa répercussion sur le revenu du réseau télégraphique de la côte nord, qui est inférieur à celui de l'année précédente.

Le service a fonctionné régulièrement et presque sans interruptions.

CHANGEMENTS.

Avril—Chicoutimi, J. Dubé, démissionnaire.
Mai—Saint-Hilarion, Mérédé Coulombe, a remplacé N. Coulombe.
Juin—Cap à l'Aigle, Philippe Duchêne, bureau réouvert le 25 juin 1915.
Août—Saint-Henri Taillon, Marie Larouche, a remplacé P. Boivin.
Août—Guay Sainte-Agnès, fermé le 31 août 1915.
Septembre—Saint-Antoine, Sainte-Agnès, Trefflé Perron, ouvert le 1er septembre 1915.
Octobre—Shipshaw Nord, Jos. Blackburn, a remplacé Jos. Noël.
Novembre—Saint-Félix Otis, Jos. Gagnon, a remplacé A. Goudreault.
Novembre—Lac Charles, fermé le 1er novembre 1915.

Téléphone du comté de Québec.

On a remplacé par des poteaux en cèdre, les poteaux en épinette de la ligne Beauport-Laval.

Nous avons quatre nouveaux abonnés:
Dr J. Stevenson, Lac Beaúport, 9 juin 1915.
Alf. Dombrowski, Lac Beauport, 26 juin 1915.
Club Saint-Vincent, Stoneham, 19 août 1915.
Rév. A. Labrecque, Stoneham, 22 décembre 1915.

Ligne téléphonique d'Escuminac.

Cette ligne a été opérée d'une manière satisfaisante par la *New Brunswick Telephone Co.*

Quatre nouveaux bureaux ont été ouverts:

Baie du Vin, quai, B. Williston, agent, juillet 1915.
Eel River, H. Schofield, agent, juillet 1915.
Eel River Bridge, C. Asoyuf, agent, juillet 1915.
Lower Escuminac, Louis Jimmo, agent, juillet 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWIN POPE,

Surintendant.

RAPPORT N° 6—LIGNES DE LA CÔTE NORD (À L'EST DE BERSIMIS).

BUREAU DU SURINTENDANT,
SEPT-ILES, le 31 mars 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, pour l'exercice financier du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

(1) Pendant la majeure partie de l'année, le service de ces lignes a été satisfaisant. Il n'y a eu que quelques courtes interruptions; les lignes brisées ont été promptement réparées et il n'y a pas eu de retards sérieux.

(2) Il a fallu faire de nombreuses réparations générales dans tout le district, nécessitées par les nombreuses tempêtes et les grandes marées extraordinaires des mois d'octobre et de novembre 1914. La ligne fut aussi fréquemment endommagée par l'action des vagues qui firent disparaître plusieurs battures de sable, arrachant ou emportant les poteaux qui étaient plantés, particulièrement pendant le mois de mai, lors de la fonte de la neige. Naturellement le service fut disloqué par ces divers accidents et les réparateurs durent déployer une très grande activité pour maintenir leurs sections respectives en état de service. Ce n'est qu'au commencement de juin, que plusieurs réparateurs purent commencer l'inspection générale des lignes, pour la saison de 1915. Dans mon rapport du 20 décembre, je relatais en détail l'ouvrage fait par les différents réparateurs au cours de la saison.

(3) *Nouveaux bureaux et changements.*—Le bureau de la baie Brador qui avait été fermé pendant plusieurs années, a été réouvert le 11 mai avec M. Alphonse Blais, comme agent.

Uu nouveau bureau a été ouvert à Dock, six milles à l'est de la rivière Tonnerre, en mai 1915. Mme R. Grenier a été nommée télégraphiste de ce bureau, avec une commission de 25 pour 100 des recettes.

Le 26 août, un bureau fut ouvert à l'île Michon, trois milles à l'est de la rivière Agnanus; M. Henri Boudreau en fut nommé l'agent, avec une commission de 25 pour 100.

Le 17 novembre, on créa un bureau à Pointe-Lebel, sur la rive ouest de la rivière Manicouagan; Mme Henri Grenier en est l'agent et reçoit une commission de 25 pour 100.

Le nombre total de bureaux de Bersimis à la Baie-Château, est maintenant de 58, en comprenant le bureau de la Rivière-Manitou, situé à trois milles à l'ouest de la Rivière-aux-Graines, qui a été fermé temporairement, le 28 août, pendant la suspension des opérations de la manufacture de pulpe.

Le 17 octobre, l'agent du bureau de Whale-Head, M. Amédée Vignault, mourut et le bureau fut fermé pendant quelque temps, jusqu'à ce qu'on eût nommé Mme Philias Blais comme agent. Son mari agit comme réparateur local de la section relevant de ce bureau. Ils entrèrent en fonctions le 25 octobre, aux mêmes conditions et avec le même salaire que recevait l'ancien agent.

Aucun autre changement important n'a eu lieu pendant l'année.

(4) *Condition actuelle de la ligne.*—En terminant ce rapport je désirerais mentionner que depuis le mois de novembre dernier jusqu'aujourd'hui, le service a fonctionné d'une manière régulière sans qu'on ait été obligé de réparer les lignes. Ce résultat est dû au soin que les réparateurs généraux ont apporté à l'accomplissement de leurs devoirs.

Je suis heureux de pouvoir dire que tous les employés de ce district ont rempli leurs devoirs d'une manière satisfaisante et se sont montrés très dévoués dans l'exercice de leurs fonctions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. E. VIGNAULT,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 7—LIGNES DE LA QUARANTAINE.

SAINT-JEAN, I.O., le 1er avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général.
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

Le câble sous-marin de l'Ile-aux-Grues à Montmagny, que nous n'avions pu enlever en novembre 1914, comme je l'ai mentionné dans mon rapport du 1er avril 1915, a été brisé par la glace le 20 novembre 1914. Une partie du câble, de 2 milles de longueur, a été emportée et nous n'avons pu la repêcher.

En mai 1915, nous reçumes 2·50 nœuds de câble d'Halifax et nous pûmes faire les réparations voulues.

Le 22 novembre 1914, le câble de la Grosse-Ile à l'Ilé-aux-Grues fut brisé par la glace et une longueur de ½ nœud de câble ne put être repêchée. En mai 1915, ce câble fut réparé en y ajoutant ½ nœud de câble neuf.

L'un des câbles de Saint-François à l'Ile-aux-Réaux fut brisé en deux endroits, par la glace, le 20 mars 1915, près de l'Ile-aux-Réaux. Le 24 mai suivant on répara ces dommages en ajoutant 150 pieds de câble neuf. Le câble ayant été arraché de sa tranchée sur toute la longueur de la batture, on l'a replacé solidement, le 15 septembre 1915.

Le câble d'Orléans à Bellechasse fut rompu par la glace à ses deux points d'atterrissage, en novembre 1914; il fut réparé en avril 1915. On y ajouta 600 pieds de câble de ½ pouce qu'on obtint de la compagnie de téléphone Bell. Le 18 juin 1915, ce câble fut encore rompu près de l'Ile d'Orléans par un bateau qui y avait jeté l'ancre. Les réparations furent faites par la compagnie de téléphone Bell, à la demande des autorités militaires de Québec.

Ce câble fut relevé, ainsi que le câble de l'Ile-aux-Grues à Montmagny, le 19 novembre 1915.

Les câbles de l'Ange-Gardien à Saint-Pierre, de l'Ile-aux-Réaux à la Grosse-Ile et de la Grosse-Ile à l'Ile-aux-Grues furent déterrés par la glace sur toute la longueur des battures, pendant l'hiver de 1914-15. Ces câbles furent enfouis et solidement cimentés en septembre 1915.

Le câble de la Grosse-Ile à l'Ile-aux-Grues devrait être posé en deux sections. La première partie relierait la Grosse-Ile à l'Ile Sainte-Marguerite; il y aurait ensuite une ligne aérienne de 1½ mille de longueur qui traverserait l'île Sainte-Marguerite. La deuxième partie du câble relierait cette dernière île avec l'extrémité ouest de l'Ile-aux-Grues. Les deux sections du câble se trouveraient ainsi plus à l'abri de la glace et des forts courants qu'à présent, et seraient plus accessibles pour les réparations.

En juin 1915, nous avons commencé la reconstruction de la ligne de la paroisse Saint-Pierre, avec des nouveaux poteaux en cèdre achetés l'année précédente. Cet ouvrage a été fait avec le plus grand soin à partir du point d'atterrissage du câble, à Saint-Pierre, jusqu'à la paroisse de Sainte-Pétronille, une distance d'environ 8 milles.

En septembre 1915, nous avons reconstruit la ligne de la Grosse-Ile, en employant 50 poteaux en cèdre qui nous étaient restés à Sainte-Pétronille. Tous les fils de télégraphe et de téléphone de la Grosse-Ile ont été placés sur ces poteaux ainsi que les fils à l'entrée du bureau.

Le 1er février 1916, des dommages sérieux furent causés aux lignes de téléphone par une tempête de grésil, en particulier à la ligne en cuivre de Saint-Jean à Sainte-Famille, qui fut brisée à quarante endroits différents. La ligne télégraphique ne fut pas endommagée. Les réparations furent terminées le 7 février.

Il n'y a pas eu de changements dans le personnel au cours de l'année.

Le grand nombre de stations sur l'Ile-au-Grues et l'Ile-aux-Oies (12 en tout) rend nécessaire l'établissement d'un central chez M. H. Lavoie, qui est l'agent actuel, afin de lui rendre possible le contrôle des affaires et d'assurer la régularité des rapports mensuels et des recettes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. P. POULIOT,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 8—LIGNES DE L'ÎLE PELÉE.

LEAMINGTON, ONT., 7 avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du réseau téléphonique de l'Ile-Pelée, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916:—

1. *Câble.*—Après avoir reçu des instructions du ministère, en mai 1915, nous fîmes un examen du câble. Il avait été endommagé par les ancres d'un bateau, à 10 ou 11 milles au sud de la terre ferme, mais il n'était pas rompu complètement. Tout fonctionna parfaitement ensuite jusqu'en février 1916, lorsque le service fut interrompu

après une forte tempête du nord-ouest, qui entraîna des amoncellements de glace vers la sortie du lac. Nous pouvons entendre à chaque bout du câble l'appel de l'instrument placé à l'autre bout, mais toute conversation est impossible. C'est un signe que le câble est endommagé, mais non rompu. J'ai déjà rapporté cet état de choses au ministère et j'ai reçu en réponse des instructions de procéder aux réparations. J'espère pouvoir vous rapporter bientôt que nous avons réussi et dans l'intervalle, j'ai mis le docteur Park au courant de la situation.

2. *Ligne aérienne.*—La ligne aérienne de Pointe Pelée est en bon état et il n'a fallu y faire que les réparations ordinairement nécessaires après les tempêtes de l'hiver. L'été dernier nous avons eu plusieurs violents orages, en particulier au cours du mois de juillet, et la ligne fut considérablement endommagée: des arbres furent renversés sur les fils qui furent brisés ainsi que plusieurs poteaux, en différents endroits.

Au cours du mois d'avril dernier, nous avons dû, pour nous conformer aux règlements enlever nos fils qui traversaient la voie ferrée du chemin de fer W. E. & L. S R. et les placer dans un tuyau en fer, traversant sous la voie ferrée.

Je vous soumets ci-inclus une liste des bureaux, des télégraphistes ou des agents avec un sommaire des messages transmis sur nos lignes, du 31 mars 1915 au 1er avril 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre respectueux serviteur,

JOHN McR. SELKIRK,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 9—DISTRICT D'ALBERTA, NORD-OUEST.

EDMONTON, ALBERTA, 15 avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques du Nord-Ouest, concernant les conditions, les réparations, la construction de ces lignes, et les changements du personnel jusqu'au 31 mars 1916.

GÉNÉRALEMENT.

Pendant le cours de l'année, des tempêtes violentes, des inondations, des feux de prairies et de forêts ont causé des dommages considérables à nos lignes télégraphiques; mais grâce à la surveillance des gérants de circuits et des réparateurs, les interruptions ont été de courte durée, et il n'y a pas eu de délais sérieux dans l'expédition des affaires. Les inondations du lac du Petit-Esclave ont causé à notre ligne des dommages qui ont coûté $1,130.74 de réparations. Les feux des bois entre Athabaska et Mirror-Landing ont nécessité une dépense de $505.48. Les réparations à la suite des feux entre Onion-Lake et Frog-Lake ont coûté $1,125.97, et $31.20 à Mooswa.

Ces montants ont tous été portés au compte de l'entretien.

Pendant l'année, la construction s'est continuée sur les lignes Athabaska-Lac-La-Biche, lac Saskatoon-Hudson-Hope, Athabaska-Fort-McMurray, Battleford-Ile-La-Crosse. Entre Qu'Appelle et Edmonton, quelques milles de ligne ont été transportés des champs au chemin public. Des poteaux et des matériaux ont été achetés

et sont maintenant distribués sur les lieux pour continuer cet ouvrage. Un autre montant d'argent a été demandé pour continuer l'exécution de ces travaux, vu qu'une partie considérable de notre ligne est encore dans les champs et empêche la culture de ces terrains.

Détails de l'ouvrage.

Au lac Saskatoon, on a érigé une nouvelle bâtisse, mais les rigueurs de l'hiver ont rendu impossible son achèvement avant la fin de l'exercice financier. Une demande a été faite pour qu'un montant de $400 soit voté de nouveau pour le parachèvement de cet édifice. Des crédits ont été appropriés à la construction de bâtisses à Dunvegan et Grand-Prairie, mais comme on n'a pu se procurer les emplacements nécessaires, ces montants devront être votés une deuxième fois.

La ligne Lac-Saskatoon-Hudson-Hope et les lignes d'Athabaska et Fort-McMurray traversent en grande partie une région inculte et non colonisée, de sorte qu'il sera nécessaire d'ériger quelques huttes d'abri pour les réparateurs. Ces huttes peuvent être construites pour une centaine de dollars, y compris les petits poêles nécessaires à les chauffer. Les recettes de cette ligne pour l'année dernière ont été de $23,896.12.

A compter du 1er septembre 1915, les lignes du Nord-Ouest ont été divisées en deux districts. M. J. D. Noël a été nommé surintendant des lignes de la province de la Saskatchewan. Par conséquent, le présent rapport sur ce district ne mentionne que les dépenses encourues du 1er avril au 31 août 1915.

CONSTRUCTION.

Ligne Athabaska—Fort-McMurray.—Le rapport de l'année dernière démontre que cette ligne a été prolongée jusqu'à Fort-McMurray. Une partie considérable de la ligne a été construite en hiver à travers une région marécageuse, et les poteaux n'ont pu être enfoncés bien solidement. C'est pourquoi, au cours de l'été dernier, une petite équipe d'hommes a été employée à étayer les poteaux, etc., de cette partie de la ligne. Un montant de $15,000 a été ajouté aux crédits votés pour achever la ligne et construire le bureau et les bâtisses nécessaires entre Athabaska et Fort-McMurray. De ce montant on a dépensé la somme de $5,080.08.

Ligne Athabaska—Lac La-Biche.—Il a été voté un montant de $1,000 pour compléter cette ligne sur une distance de 12 milles (depuis Plamondon jusqu'à la Mission C.R.). On avait distribué, l'année précédente, les poteaux et les matériaux, de sorte que l'ouvrage a pu être commencé immédiatement sous la surveillance du contremaître Cass. La ligne est rendue à la Mission C.R., et, le 17 août, un bureau y a été installé. La dépense totale du parachèvement de la ligne a été de $994.98.

Ligne lac Saskatoon—Hudson-Hope.—Un crédit de $12,000 a été accordé pour achever cette ligne. Le rapport de l'année dernière mentionne que cette ligne avait été complétée jusqu'à Fort-St.-John. On a continué les travaux depuis ce dernier endroit aussitôt que la terre a été dégelée le 31 mai dernier, et sans interruption jusqu'à Hudson-Hope, où un bureau a été installé, le 4 août 1915. En janvier 1916, un bureau a été érigé à Halfway-River, entre Hudson-Hope et Fort-St.-John, principalement pour surveiller les réparations de la ligne. La distance de Fort-St.-John à Halfway-River est de 32 milles, et il y a 30 milles entre Halfway-River et Hudson-Hope.

Ligne Battleford—Ile La-Crosse.—Il a été voté un montant de $7,000 pour achever cette ligne; la distance à compléter pour atteindre l'Ile La-Crosse était de 70 milles. On a commencé l'ouvrage en juillet 1915 sous la surveillance du contremaître Parry, qui a construit 37 milles de ligne jusqu'au 31 août, au coût de $4,660.06. Au 1er septembre, le district ayant été divisé, cet ouvrage a été mis sous le contrôle de J. D. Noël, surintendant de district à Battleford.

Transfert des lignes en général.—Un crédit de $5,000 a été voté pour ces travaux. On a acheté 50 poteaux à Saddle-Lake, et 385 poteaux ont été distribués aux alentours de Mooswa pour changer la ligne de place aussitôt que l'argent sera disponible. Sur un parcours de 8 milles, la ligne a été transférée des champs au chemin public à l'est de Battleford. Du montant voté, la somme de $1,688.72 a été dépensée par ce bureau.

ÉDIFICES.

Lac Saskatoon.—Un édifice pour bureau et une étable ont été construits, mais à cause de la température défavorable on n'a pu compléter ces ouvrages pendant l'exercice financier. Le crédit voté pour ces édifices était de $3,500. Le prix du contrat était de $2,250, et l'on avait avancé à l'entrepreneur la somme de $1,850. C'est pourquoi l'on a demandé qu'un montant de $400 soit voté de nouveau.

Au Fort-McMurray, un édifice pour bureau et une étable ont été construits au coût de $2,080. A Calling-River, on a acheté un édifice pour bureau et construit une étable pour un montant de $1,100. A House-River, un édifice pour bureau a été construit au coût de $500. Ces dépenses ont été payées à même le crédit des $15,000, voté pour l'achèvement de la ligne Athabaska-Fort-McMurray et pour la construction des édifices requis pour cette ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. C. MACDONALD,
Surintendant.

NOUVEAUX BUREAUX.

Hudson-Hope, C.-B.—R. M. Osborne, agent télégraphiste, sur la ligne Lac-Saskatoon–Hudson-Hope; J. D. Cadenhead, réparateur.

Lac La-Biche.—Père Le Goff, agent, sur la ligne Athabaska–Lac La-Biche.

Beaver-Lodge.—S. L. Burnett, agent, sur la ligne Saskatoon–Hudson-Hope.

Changements et additions dans le personnel.

Edmonton.—E. J. Kane, commis, démissionné; H. Packebusch, messager, nouvelle nomination; A. H. Slight, assistant, transféré comme agent à Athabaska; P. F. Canniff, assistant, remplaçant A. H. Slight; C. P. Samwell, assistant, transféré d'Athabaska; G. Wilder, agent adjoint en cas de besoin, retiré du service.

Athabasca.—S. Grube, messager, remplaçant E. Swanson, démissionné.

Mirror-Landind.—A. Parry, réparateur, remplaçant S. Green.

Grouard.—C. A. Burpee, agent, remplaçant J. A. Powers, démissionné; J. A. Bell, réparateur en chef, retiré du service; M. L. Burpee, messager, remplaçant H. Knibbs, démissionné.

Peace-River.—A. F. Todd, agent, remplaçant E. W. Arnold, démissionné; M. L. Burnett, assistant, remplaçant A. F. Todd, nommé agent; T. Aaron, messager, remplaçant J. A. Connery, démissionné.

Grande-Prairie.—H. Henderson, messager, nouvelle nomination.

Fort-McMurray.—R. McRae, réparateur, nouvelle nomination.

House-River.—F. Taylor, réparateur, nouvelle nomination.

SOMMAIRE DES DÉPENSES.

Salaires	$54,666 18
Affranchissement des lettres	212 88
Dépenses de voyage	1,391 79
Divers	5,934 05
Nourriture des chevaux	4,276 31
Eclairage	217 43
Combustible	1,348 59
Forgeron	417 40
Loyers	4,072 13
Réparation de la ligne	185 62
Louage de chevaux	191 25
	$72,913 63

RAPPORT N° 10—LIGNES DU NORD-OUEST.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
EDMONTON, ALBERTA, 25 avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport concernant les lignes télégraphiques que j'ai inspectées pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

Section Qu'Appelle-Edmonton.—A l'exception de quelques défectuosités sur la ligne de ceinture de Saskatoon, dues à la négligence de ceux qui ont construit la ligne de téléphone, il n'y a pas eu pratiquement d'interruption sur cette section pendant le cours de l'année. Entre Humboldt-Sud et Kutawa quelques poteaux ont été brûlés par des feux de prairie, mais grâce à la vigilance des réparateurs en ces endroits, le service télégraphique n'a souffert d'aucun délai. On a continué le projet adopté de transporter sur le chemin public les lignes construites en plein champ, et il en sera ainsi jusqu'à ce que la ligne soit complètement rendue sur le grand chemin dans toute sa longueur. Les poteaux de fer plantés entre Pitt et Battleford, une distance d'environ 100 milles, sont encore en usage, et quoique plus courts que les poteaux ordinaires, ils pourront encore servir pendant plusieurs années.

Dans le mois d'avril dernier, le bureau de Bresaylor a été transporté de l'endroit, où il était en premier lieu, sur la ligne du chemin de fer, à une distance de trois milles. En février dernier, un bureau a été ouvert à Delmas, 13 milles à l'ouest de Battleford. L'agent a envoyé sans retard ses rapports mensuels, et la conduite des employés a été généralement excellente.

Au 1er septembre, une nouvelle surintendance a été créée dans la province de la Saskatchewan, et M. J. D. Noël, agent de Battleford depuis plusieurs années, a été nommé surintendant de cette nouvelle division. Le surintendant R. C. Macdonald est resté avec la surveillance des lignes de l'Alberta et des lignes situées dans le nord de la Colombie-Britannique, qui sont raccordées avec les lignes du Nord-Ouest.

Ligne Moose Jaw-Wood Mountain.—Comme il est mentionné dans mon rapport de l'année dernière, les premiers 12 milles de cette ligne, immédiatement au sud de Moose-Jaw, devraient être reconstruits dans le cours de cette année, ainsi que la partie de la ligne entre Wood-Mountain et Willow-Bunch. Les poteaux de ces sections sont vieux et ont déjà été replantés une couple de fois, de sorte qu'ils ne peuvent plus être utilisés. Le reste de la ligne est en excellent état. L'expédition des affaires s'est faite d'une manière satisfaisante, et je n'ai rien trouvé de défectueux nulle part.

Ligne Duck Lake-Batoche.—Il se fait bien peu d'affaires sur cette ligne, qui a 7 milles de longueur; mais elle est très importante pour les habitants de Batoche, dans certaines circonstances, lorsqu'il est impossible de traverser la rivière Saskatchewan-Sud.

Ligne Edmonton—Hudson-Hope.—Le prolongement de cette ligne, à partir du lac Saskatoon, est rendu jusqu'au Fort-St. John depuis la fin du dernier exercice financier. L'ouvrage a été repris au mois de mai et on a complété la ligne jusqu'à Hudson-Hope, C.-B., le 4 août 1915. Hudson-Hope est à la tête de la navigation sur la Peace-River (rivière à la Paix), et l'installation d'une ligne télégraphique va aider considérablement à la colonisation de cette région. La ligne traverse plusieurs rivières et cours d'eau dans les environs du Fort-St. John, et comme il n'y a pas encore de ponts en ces endroits, l'entretien de la ligne en bon état est plus difficile là que partout ailleurs. Pour cette raison, je recommande qu'un réparateur soit nommé stationnaire au Fort-St. John. Il serait aussi très judiciable de construire trois huttes d'abri à certains points entre Hudson-Hope et Pouce-Coupé. Ces huttes peuvent être installées pour $100 chacune.

La première ligne construite entre Edmonton et Athabaska-Landing est maintenant dans un bien mauvais état et devrait être reconstruite pendant la saison actuelle. Les colons s'établissent en nombre considérable dans cette région du nord, et il est à présumer que cet état de choses va se continuer encore plusieurs années, vu que le nombre des terres qui peuvent être colonisées est pratiquement sans limites. C'est pourquoi il y aurait un immense avantage à prolonger nos lignes télégraphiques de Peace-River-Crossing et de Vermillon sur un parcours de 250 milles en descendant la rivière à la Paix, car le mouvement colonisateur se porte constamment dans cette direction. Malgré les conditions difficiles créées par la guerre, le montant des affaires dans cette région promet d'être plus considérable cette année qu'en aucun temps auparavant. Dans le cours de l'année, un bureau a été installé à Beaver-Lodge et aussi à Halfway-River, entre Hudson-Hope et Fort-St. John; ce dernier bureau s'occupe principalement des réparations. On a construit un édifice pour un bureau au lac Saskatoon.

Ligne Athabaska—Fort-McMurray.—Il se fait un trafic considérable et qui augmente constamment sur la ligne du Fort-McMurray. Ailleurs les colons sont bien dispersés, et les bureaux font peu d'affaires, ils sont surtout utiles comme stations de réparations.

Pendant l'année, un édifice pour bureau et une étable ont été construits au Fort-McMurray, et l'on a fait l'acquisition de bâtisses analogues à Calling-River. Malgré la nature abrupte du sol et les difficultés à surmonter pour voyager, la ligne a été entretenue en bon état.

Ligne Battleford—Ile La Crosse.—En 1913, cette ligne a été construite jusqu'à Green Lake. Pendant la présente année on a continué la construction, et en octobre dernier la ligne était complétée jusqu'à l'île La-Crosse. Il se fait peu d'affaires sur cette ligne, mais elle est d'une utilité absolue pour les colons, qui pendant quelques mois de l'année n'ont que ce moyen de communication avec le monde extérieur. Un bureau a été installé à Cochin, entre Meota et Glaslyn.

Lignes de l'île de Vancouver.—Dans mon voyage d'inspection des lignes télégraphiques du sud de la Colombie-Britannique, en septembre dernier, j'ai trouvé que toutes les lignes, qui sont sous la surveillance du surintendant Phelan, étaient en parfait état, sur l'île de Vancouver et les îles du golfe. Il n'y avait alors aucune demande pour la construction de nouvelles lignes.

Lignes Kamloops-Okanagan. — Au temps de ma visite d'inspection, il ne se faisait pas beaucoup d'ouvrage concernant les prolongements des lignes et la construction de nouvelles lignes qui avaient été demandées par des requêtes provenant de différents endroits. En compagnie du surintendant Stevens, j'ai visité quelques camps de construc-

tion dans les environs de Kamloops. J'ai, en même temps, examiné minutieusement les requêtes présentées pour la construction de nouvelles lignes pendant le cours de la présente année. Dans ma lettre du 16 décembre 1915, j'ai recommandé la construction des lignes télégraphiques suivantes: Enderby à Vernon, 26 milles; Edgewood à Shaswap-Falls, 53 milles; Hoffley-Creek à Louis-Creek, 68 milles; ainsi que le service rural au sud de Kamloops. On a demandé plusieurs autres lignes, mais suivant moi les lignes ci-dessus mentionnées sont les plus importantes.

Dans la vallée d'Okanagan, j'ai trouvé que le montant des affaires avait considérablement diminué depuis que le Pacifique-Canadien a prolongé ses lignes télégraphiques jusqu'à Kelowna dans la direction Nord et jusqu'à Penticton dans la direction Est; la guerre a sans doute aussi contribué à cette diminution.

Avant longtemps il faudra renouveler quelques parties des vieilles lignes, dont les poteaux ont été replantés si souvent qu'ils sont maintenant trop courts. En général j'ai trouvé que les lignes construites sur des poteaux sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. S. MACDONALD,
Inspecteur général.

RAPPORT N° 11—LIGNES DU DISTRICT DU NORD-OUEST ET DE LA SASKATCHEWAN.

BATTLEFORD, SASK., 7 avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du Service télégraphique du gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel concernant les conditions des lignes et les changements dans le personnel depuis le 1er septembre 1915 jusqu'au 31 mars 1916.

GÉNÉRALEMENT.

La ligne a été en bon état de fonctionnement, à l'exception de la ligne de ceinture de Saskatoon, où il y a eu quelques interruptions causées par le fait que nos fils sont fixés sur les poteaux de la ligne téléphonique du gouvernement, et qu'il n'y a pas d'espace suffisant pour tous ces fils, ce qui rend le service défectueux chaque fois qu'il y a des tempêtes. On a aussi remarqué plusieurs petites interruptions à différents points, principalement sur les lignes qui sont construites dans les champs, où les poteaux sont beaucoup plus courts que les poteaux ordinaires (ces poteaux ayant été coupés et replantés une couple de fois) et sont ainsi cause de défectuosités dans le fonctionnement de la ligne.

Immédiatement après la déclaration de la guerre, on s'est aperçu que le montant des affaires diminuait sensiblement, mais depuis le mois de mars, une amélioration s'est produite et l'on s'attend que le trafic sur nos lignes ira toujours en augmentant.

CONSTRUCTION.

Ligne Battleford—Ile à la Crosse.—Cette ligne a été construite jusqu'à Green Lake pendant l'année 1913-14. Elle a été prolongée de 40 milles en 1915. Cette année, elle a été construite jusqu'à 3 milles du village de l'Ile-à-la-Crosse, sous la surveillance du contremaître Parry; soit une longueur de 72 milles, et à une distance de 298 milles de Battleford.

Les dépenses totales pendant le cours de cette année ont été de $2,233.95. Pour compléter l'ouvrage jusqu'à l'Ile-à-la-Crosse, il faudra environ une somme de $200. Quoiqu'il n'y ait que 3 milles à construire, ce montant est bien nécessaire à cause d'une grande rivière à traverser, ce qui nécessitera plusieurs poteaux très élevés, etc.

Il faudra aussi construire une ligne de ceinture dans le lac La-Plonge, dont 7 ou 8 milles formeront la ligne principale, et 35 milles seront placés de ce côté-ci de l'Ile-à-la-Crosse.

L'Ile-à-la-Crosse et le lac La-Plonge sont deux centres importants; en temps normal le commerce des pelleteries y est très florissant. Il y a aussi un grand moulin à scie et une usine électrique au lac La-Plonge, les terres cultivables sont très bonnes et un grand nombre de colons se livrent à la culture. De plus à l'Ile-à-la-Crosse et au lac La-Plonge, il y a des missions C.R. importantes, avec chacune une école de pensionnat, etc. En ces endroits les lignes télégraphiques sont d'un grand avantage aux colons, aux officiers en loi, etc.

NOUVEAUX BUREAUX.

Ligne Battleford—L'Ile-à-la-Crosse:

Ile-à-la-Crosse, 298 milles de Battleford.
Cochin, 24 milles de Battleford.

Ligne Wood-Mountain:

Twelve-Mile-Lake, 15 milles au sud de Lemerick, à commission.

Ligne Qu'Appelle-Edmonton:

Delmas, 22 milles de Battleford.

Transport des lignes en général.

Plusieurs milles de la ligne ont été changés de place; cet ouvrage a coûté la somme de $1,623.71.

Il reste encore plusieurs milles de ligne à être transportés sur le chemin public; cet ouvrage sera fait chaque fois que de l'argent sera disponible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. D. NOEL,
Surintendant de district.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DU GOUVERNEMENT, DU DISTRICT DE SASKATCHEWAN ET NORD-OUEST, RAPPORT ANNUEL DE SEPTEMBRE A MARS.

CHANGEMENTS ET ADDITIONS DANS LE PERSONNEL.

Assiniboïa.—Mlle M. Crosson, agent, remplaçant R. Hodgson, en service militaire.

Battleford.—J. D. Noël, télégraphiste en chef, nommé surintendant de district.

Battleford.—T. F. Finnegan, commis dans le bureau du surintendant, nouvelle nomination.

Battleford.—J. T. Calahan, agent assistant, remplaçant J. D. Noël, promu à la charge de surintendant de district.

Battleford.—E. W. West, messager, remplaçant E. Taylor, qui est employé adjoint.

Battleford.—P. West, messager, remplaçant E. West, promu agent à Lloydminster.

Battleford.—J. Redington, messager, remplaçant P. West, démissionné.

Cochin.—D. Colmer, agent, nouveau bureau.

Delmas.—D. E. Buck, agent, nouvelle nomination.

Green-Lake.—J. D. Davidson, agent, remplaçant R. P. White transféré à Ile-à-la-Crosse.

Duck-Lake.—J. R. Bryce, agent, remplaçant C. A. Backer, démissionné.

Ile-à-la-Crosse.—R. P. White, agent, remplaçant V. Gauthier, démissionné.

Lloydminster.—E. W. West, agent, remplaçant H. A. Elliott, démissionné.

Limerick.—E. Taylor, agent, remplaçant Mlle M. Crosson, transférée à Assiniboïa.

DÉPENSES DU 1ER SEPTEMBRE 1915 AU 31 MARS 1916.

Salaires	$17,173 45
Ouvrage sur la ligne	449 50
Louage de chevaux	92 75
Forgeron	79 05
Affranchissement des lettres	85 50
Eclairage au pétrole et à l'électricité	159 23
Loyers	1,206 00
Combustible	2,116 60
Nourriture des chevaux	943 27
Divers	1,458 88
	$23,764 23

LIGNES DU SUD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT N° 12—DISTRICTS DE KAMLOOPS, OKANAGAN, KOOTENAY ET GOLDEN-WINDERMERE.

KAMLOOPS, C.-B., 28 avril 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1916, sur les districts de Kamloops-Okanagan et de Kootenay, qui sont sous ma surveillance. Depuis mon dernier rapport, des améliorations considérables ont été faites sur toutes les lignes, dont les détails sont donnés dans les rapports concernant les diverses sections. On a dépensé la somme de $15,000 en travaux d'améliorations et de réparations générales. Les lignes sont actuellement en bon état de fonctionnement, et le public a exprimé de temps en temps sa satisfaction sur l'efficacité du service télégraphique, et la manière attentive avec laquelle les employés ont rempli leurs devoirs sur tout le parcours des lignes. On a apprécié le service continu des lignes principales dans les districts de Kamloops et d'Okanagan, et spécialement l'émission d'un bulletin quotidien au sujet de la guerre, qui était envoyé chaque soir, excepté les dimanches, de Kamloops aux diverses stations des lignes télégraphiques. Comme plusieurs hommes enrôlés dans le service militaire appartiennent à ces districts, les amis et les parents sont contents d'avoir chaque jour des nouvelles de la guerre, autrement, ils ne pourraient en avoir qu'une fois par semaine par la poste, et en certains endroits qu'une fois par quinze jours. Dans la section de Golden-Windermere, on donne un service télégraphique de 10 à 15 heures par jour, ce qui est d'un grand avantage pour le public.

Ces améliorations dans le service ont pu se faire sans augmenter, ou de très peu, le coût de l'entretien de la ligne et ont payé plus que les dépenses. A Kamloops un entrepôt et un atelier ont été construits sous la surveillance du contremaître réparateur A. J. Woodburn; ces bâtisses servent à garder tous les matériaux nécessaires aux réparations. Plusieurs groupes de matériaux, d'appareils ou d'instruments, qui, auparavant étaient mis aux rebuts, sont maintenant réparés et mis en œuvre une deuxième fois. C'est certainement une grande économie. Tout l'outillage et tout l'équipement nécessaires à la construction et aux réparations sont envoyés à Kamloops, et ceux qui peuvent être remis en bon état sont employés pendant une autre année.

SECTION 1—KAMLOOPS-VERNON (514 MILLES).

Pendant l'année, plusieurs améliorations et réparations ont été faites sur cette ligne, sous la surveillance du contremaître réparateur A. J. Woodburn. Tous les vieux instruments ont été remplacés par des séries de 2,500 Ohms et des condensateurs qui ont augmenté considérablement le pouvoir de transmission. A Nicolas, le bureau central a été nettoyé et réparé; le tableau de distribution et tous les instruments ont été mis en excellent état de fonctionnement. A Merritt, on a fait plusieurs améliorations nécessaires. Des boîtes neuves de jonction ont été installées avec de nouveaux fils; les câbles du type block, amenant le courant dans le bureau, ont été enlevés et remplacés par un câble de 50 paires. Les fils ont été tendus sur tout leur parcours dans la

ville, les supports corniers ont été consolidés, et chaque instrument du bureau principal a été inspecté, le tout a été mis en parfait état. Au bureau principal de Merritt nous avons 81 abonnés locaux.

A Princeton, un nouveau tableau de distribution, du type Northern Electric, a été installé pour contrôler le nombre augmentant d'abonnés au bureau central, et dans la ville on a construit deux milles de ligne sur des poteaux. Le vieux tableau de distribution, qui a été enlevé à Princeton, a été réinstallé à Kermeos, où l'on a établi un nouveau bureau d'échange. Les fils de toutes les lignes, appartenant au bureau principal, ont été tendus et mis en bon état, tous les instruments ont été inspectés et laissés en ordre parfait de fonctionnement. En cet endroit, il y a 48 abonnés locaux.

A Hedley, où nous avons un petit bureau principal local, de 14 abonnés, le bureau a été inspecté et toutes les améliorations nécessaires y ont été faites. A Kermeos, la station suivante sur la ligne, à 25 milles de Hedley, on a installé un petit bureau principal local de 15 abonnés, pour commencer, mais à l'été prochain nous aurons au moins 12 nouveaux abonnés aussitôt que trois milles de ligne sur poteaux auront été construits.

Entre Fairview et Penticton, une distance de 28½ milles, la ligne a été reconstruite en neuf, au coût de $5,122. Des poteaux neufs en cèdre, de 30 pieds de longueur par 7 pouces de diamètre au sommet, ont été plantés, et la vieille ligne à un seul fil a été remplacée par une ligne métallique, rendant possible l'installation d'un système combiné pour le téléphone et le télégraphe. La ligne télégraphique se termine actuellement à Penticton, mais dans le mois prochain elle se rendra à la frontière.

Entre Penticton et Vernon, la ligne construite sur des poteaux a été examinée sur une distance de 90 milles. On a replanté 800 poteaux, et 540 étais en fils de fer ont été placés sur les angles et aux endroits requis. Cette section devra durer ainsi encore deux ans, alors qu'il faudra la reconstruire entièrement.

On doit commencer immédiatement la pose d'un fil additionnel entre Vernon et Hilmwood, une distance de 51 milles; et cela complètera notre service télégraphique et téléphonique, sans discontinué depuis Ashcroft (le terminus de la ligne télégraphique du Yukon) jusqu'à Oroville sur la frontière, en passant par le district de Kamloops-Okanagan. Mon rapport détaillé au surintendant général, en date du 18 décembre 1915, mentionne tous les détails des réparations et des améliorations ci-dessus mentionnées.

SECTION 2—THOMPSON-NORD (82 MILLES).

Il a été dépensé un montant de $4,500 pour réparer et prolonger cette section. Entre Barrière et Chu-Chua, 12 milles de ligne ont été examinés, un nouveau câble de 3 milles a été posé sur des poteaux autour de Barrière pour fournir le courant au service local, et 11 milles d'une nouvelle ligne sur poteaux ont été construits sur le côté ouest de la rivière Thompson depuis Barrière Centre. On a installé quatre nouveaux bureaux, et le bureau de Barrière a été établi comme bureau central de distribution pour les trois lignes d'embranchement en haut de cet endroit.

SECTION 3—KAMLOOPS À SAVONAS (27 MILLES).

Cette ligne a été examinée pendant l'année et un fil additionnel a été posé entre Kamloops et Savonas de manière à neutraliser la forte induction le la ligne du pouvoir moteur qui lui est parallèle sur une distance considérable jusqu'aux mines. Cette ligne sera aussi employée pour le service combiné du télégraphe et du téléphone.

SECTION 4—KAMLOOPS-ROSE-HILL (14 MILLES).

Pendant l'année, les affaires ont été très satisfaisantes sur cette section. On a installé un nouveau bureau. Il y a bien peu de défectuosités dans le fonctionnement

de cette ligne; mais, pas plus tard que l'année prochaine, on sera obligé de replanter des poteaux, car il y en a quelques-uns qui sont pourris.

SECTION 5—KAMLOOPS À REVELSTOKE, PAR NOTCH-HILL ET SICAMOUS (194 MILLES).

Il y a un an, on a construit 170 milles de cette ligne jusqu'à Taft, C.-B., comme le mentionne mon rapport de l'année dernière. Depuis ce temps, la ligne a été complétée jusqu'à Revelstoke, une distance de 24 milles, et en janvier dernier on a inauguré le service de la ligne sur tout son parcours. Dans la section entre Taft et Revelstoke, la construction a été très difficile. Il n'y avait ni chemin ni sentier, et il fallait construire la ligne immédiatement en dehors de la voie ferrée du Pacifique-Canadien à travers les passes des montagnes. Un seul fil de fer n° 6 a été fixé, mais pour avoir un service télégraphique de première classe, il faudra poser un fil extra pour neutraliser l'induction des fils télégraphiques du Pacifique-Canadien, qui sont placés parallèlement à notre ligne sur une distance de 16 milles. On doit s'occuper immédiatement de cette neutralisation, et mettre ainsi la ligne dans un état de fonctionnement parfait. Dans les 10 milles, le long du lac Mara, nous avons eu à surmonter de grandes difficultés. Il n'y avait aucune trace de chemin, et la ligne suit le bord rocailleux du lac, mais aussitôt qu'un chemin aura été frayé, on reconstruira cette ligne de manière à suivre ce chemin.

SECTION 6—VERNON-LUMBY (26 MILLES).

La ligne de Lumby se continue à l'est de Vernon. On en avait construit 10 milles en 1914, c'est pourquoi cette partie est en bon état. La section entre Vernon et Lumby sera examinée au printemps prochain et on y fera les réparations nécessaires. L'année dernière, on s'est procuré un nouveau droit de passage pour la ligne Lumby jusqu'à Vernon, et elle a été construite sur nos poteaux jusqu'au bureau. Auparavant, nous nous étions servi des poteaux de compagnies privées.

SECTION 7—KELOWNA À WHITEMAN'S-CREEK (30 MILLES).

Comme cette section a été construite en 1914, la ligne n'a eu besoin que de réparations peu importantes. Les affaires ont été très satisfaisantes et le trafic a été considérable de la part des nombreux ports d'expédition situés sur le côté ouest du lac Okanagan où passe cette ligne.

SECTION 8—FAIRVIEW À MIDWAY (57 MILLES).

Dans le cours de l'année dernière, une partie (7½ milles) de cette ligne, autour de Rock-Creek, a été louée à la *B. C. Telephone Co.,* qui a un service local et rural dans cette section.

Le gouvernement avait retenu pour sa ligne le bras transversal au sommet des poteaux. Pendant l'année dernière, nous avons éprouvé beaucoup de difficultés causées par de violentes tempêtes de vent et des tempêtes électriques sur toute cette section, particulièrement sur la montagne près de Bridesville, mais malgré tout ce contretemps, il n'y a eu que peu d'interruptions et elles ont été de courte durée.

SECTION 9—PRINCETON À COPPER-MOUNTAIN (14 MILLES).

Cette ligne, construite depuis Princeton, dans le cours de l'année dernière, a donné des résultats magnifiques au point de vue des revenus, qui ont été proportionnellement plus considérables que partout ailleurs. Les demandes nombreuses du cuivre sur le marché ont donné un élan nouveau à l'industrie de ce métal, et a nécessité l'exploitation des mines de cuivre sur un grand pied. Comme la *B. C. Copper Co.* construit une ligne pour amener le pouvoir électrique jusqu'à ses mines, il faudra disposer notre ligne télégraphique de manière à neutraliser le courant d'induction qui va s'en suivre. Mais comme la distance est courte, les dépenses seront peu élevées.

SECTION 10—NELSON AU CHEMIN DE FRONTIÈRE (61 MILLES).

Cette ligne est située dans le district de Kootenay. Elle commence au sud de Nelson et se continue jusqu'à la frontière. Comme cette ligne a été construite dans le cours de l'année dernière, il n'y a eu que très peu d'interruptions causées par les tempêtes de vent, et qui ont été très courtes. Elle passe presque partout à travers les bois. Les affaires ont été très bonnes et le service de cette ligne a été grandement apprécié par le public.

SECTION 11—PROCTOR À CRESTON (61 MILLES).

Il y a un an elle a été ouverte jusqu'à Sirdar, à l'extrémité est du lac Kootenay. Pendant la présente année, elle a été prolongée de 13 milles, jusqu'à Creston, C.-B. Comme le crédit voté ne mettait à notre disposition qu'un petit montant, on a construit 7 milles de la ligne sur des arbres, mais elle sera complétée sur des poteaux pendant cet été. Par ce prolongement, la ligne met en communication les différents postes de commerce maritime sur le lac Kootenay avec Creston qui est le centre du trafic maritime de ce district.

SECTION 12—NAKUSP-EDGEWOOD (60 MILLES).

Dans le cours de l'année dernière, plusieurs améliorations ont été faites dans cette section. A Edgewood, on a prolongé la ligne de 10 milles jusqu'au camp d'internement. De nouveaux bureaux ont été installés à Searwood, Riverdale, au camp d'internement, au camp militaire et à la résidence du surintendant des chemins provinciaux.

La ligne a été examinée pendant l'année, elle a été réparée de manière à ce qu'il n'y ait que peu d'interruptions. On a beaucoup apprécié, pendant l'hiver dernier, le service du téléphone dans cette section; les lacs Arrow ont été gelés pendant deux mois et, pendant plusieurs semaines consécutives, le service des postes a été arrêté. Le montant des affaires, dans le cours de l'année dernière, a excédé de beaucoup celui d'aucune année précédente.

SECTION 13—GOLDEN-WINDERMERE (88 MILLES).

Le service de la ligne Golden-Windermere a été très satisfaisant pendant l'année dernière. Comme cette ligne a été reconstruite, depuis un an seulement, elle est en parfait état, et son entretien a été bien facile. Plusieurs téléphones additionnels ont été installés aux bureaux principaux d'Athalmar et de Golden. On a inauguré, en avril dernier, le service de 15 heures avec l'aide d'un télégraphiste à Athalmar et Golden.

Toutes nos lignes téléphoniques, à leurs points de traverses des chemins de fer, ont été construites suivant les exigences requises dans tous les districts, et conformément aux règlements du bureau de la commission des chemins de fer.

L'avis d'aucun changement dans le personnel et les abonnés des bureaux principaux locaux a été envoyé tout le long de l'année dans un rapport mensuel.

Les réparateurs ont fait régulièrement des rapports hebdomadaires, qui ont été classés dans notre bureau; ils ont donné aussi un rapport mensuel concernant les matériaux.

Quoique la guerre ait produit des changements dans l'état de choses et que cette partie du pays ait subi une dépression financière pendant le cours de l'année dernière, je suis heureux de constater que, comparativement à l'année précédente, il y a eu une augmentation dans les recettes et dans le nombre des messages expédiés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. STEVENS,
Surintendant.

RAPPORT N° 13—LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER ET DU YUKON.

VANCOUVER, C.-B., 1er juin 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations du réseau télégraphique du Yukon et des lignes de l'île de Vancouver pendant l'exercice financier de 1915-16.

SYSTÈME DU YUKON—LIGNE PRINCIPALE, DE ASHCROFT À LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE, EN BAS DE DAWSON.

L'état de la ligne principale, pendant l'année dernière, a été tout ce que l'on pouvait désirer. Il n'y a eu que très peu d'interruptions; et comme ces dernières étaient immédiatement remises à point, on peut dire qu'il n'y a eu aucun retard dans le trafic. Ces quelques interruptions ont été surtout causées par les feux des bois, au commencement de l'été, dans les districts de Quesnel et Hazelton, et le long de la rivière Yukon.

La quantité du trafic a continué à diminuer, ce qui est dû à la dépression générale des affaires causée par la guerre, et aussi par les changements qui ont été faits dans certaines localités à la suite du parachèvement de la construction des chemins de fer. Mais des indications récentes semblent annoncer que le trafic va reprendre son cours dans un avenir rapproché, et que les affaires vont augmenter d'une manière permanente.

Des équipes d'ouvriers ont été employées à faire les réparations générales nécessaires sur les diverses sections de la ligne principale, entre Hazelton et Dawson. Dans la section d'Hazelton, on a reconstruit 90 milles de la ligne, et les poteaux ont été replantés. La même équipe employée à ces travaux a érigé de nouvelles cabines de refuge aux endroits suivants: New-Home, cabine à la Première Cabine, mi-chemin entre la Première et Deuxième Cabine, Quart du chemin au nord le la Deuxième Cabine, Quart du chemin au sud de la Deuxième Cabine, Quart du chemin au sud de la Troisième Cabine, Quart du chemin au nord de la Troisième Cabine, Mi-chemin entre la Troisième et la Quatrième Cabine.

La ligne a été transportée du vieux chemin au nouveau grand chemin construit par le gouvernement entre Kispiox et la Première Cabine.

Les nouveaux travaux ont été exécutés de la meilleure manière, et l'on a fait un ouvrage de première classe; 2,131 poteaux de cèdre, ayant toute la longueur requise, ont été plantés le long de cette ligne.

On a fait des travaux d'amélioration dans les alentours de Hazelton, les poteaux ont été renouvelés depuis Hazelton jusqu'à Two-Mile, et dans la ligne de ceinture entre Two-Mile et New-Hazelton, 148 poteaux neufs en cèdre ont été employés pour cet ouvrage.

Au nord et au sud de Telegraph-Creek, trois hommes ont été ajoutés à l'équipe régulière des réparateurs pour replanter les poteaux et débarrasser le tracé de la ligne des branches qui l'obstruaient, et en même temps pour réparer le chemin de transport à dos de chevaux. Dans le cours de la saison prochaine, il sera nécessaire de renouveler les poteaux entre Telegraph-Creek et Nahlin, et jusqu'au sud d'Atlin, mais cela dépendra du montant qui sera voté et des conditions de la température. Entre Atlin

et la frontière, deux équipes ont été employées pendant la saison pour réparer la ligne de la manière suivante:—

Poteaux neufs	1,123
Vieux poteaux replantés	491

Les réparateurs ont aussi abattu les arbres qui pouvaient nuire à la ligne; ils ont réparé les ponts suspendus qui étaient en mauvais état, refait le tracé de la ligne dans plusieurs endroits où il y avait eu des éboulis et des feux de forêts, le tout de manière à garantir une route libre et sûre pour le bon fonctionnement de la ligne.

Le manque de pluie dans la partie sud du Territoire du Yukon, et dans le nord de la Colombie-Britannique, a été la cause d'une sécheresse, pendant la dernière saison, comme il n'y en a pas eu depuis plusieurs années; comme conséquence, les feux ont fait aux lignes télégraphiques des dommages qui ont nécessité des réparations dont le coût a été de $1,528.85.

HAZELTON—PRINCE-RUPERT-STEWART.

Le fonctionnement de cette ligne a été très satisfaisant pendant le cours de l'année dernière, et un circuit sans interruption entre Vancouver et Prince-Rupert a été maintenu à l'entière satisfaction de nos clients. Les réparateurs résidants, assistés de quelques hommes surnuméraires pendant quelques semaines, ont fait des travaux considérables dans le cours des mois de juillet et d'août. On a posé 111 poteaux neufs en cèdre dans la section de Cannery entre Prince-Rupert et Haysport, et 67 entre Telegraph Creek et Hole-in-the-Wall. Sur la section de Hole-in-the-Wall, 24 poteaux neufs ont été plantés, et quinze milles de ligne ont été débarrassés des arbres ou branches qui faisaient obstruction. Les futaies sont épaisses le long de la rivière Skeena, les arbres y croissent rapidement, et l'on a dû y travailler constamment pour abattre ceux qui nuisaient à la ligne.

Sur la section Kitwanger-Hazelton, on a fait des réparations nécessaires et substantielles. On a reconstruit 6½ milles de ligne; 435 poteaux nouveaux ont été employés, et la ligne a été transportée le long du nouveau chemin public. Une cabane de refuge a été reconstruite sur l'emplacement de la ville près d'Andimaul. Sur la ligne secondaire entre Terrace et Stewart, les réparateurs et les télégraphistes locaux ont fait les réparations. Sur la section d'Aiyansh, 87 poteaux neufs ont été plantés, et la ligne a été transportée des falaises rocheuses, le long du lac Lava, à un endroit plus sûr et plus accessible, à une distance de deux milles.

EMBRANCHEMENT ASHCROFT-LILLOOET.

Quelques poteaux ont été renouvelés et d'autres ont été replantés pendant la dernière saison; une petite équipe d'ouvriers a été suffisante pour maintenir cette ligne en bon état. L'année prochaine, avec le crédit voté à cette fin, cette ligne sera réparée ou reconstruite, selon le cas.

Le trafic a été assez satisfaisant, et la reprise de la construction des chemins devrait augmenter le montant des affaires à certains endroits de cette ligne.

150 MILE-HOUSE-BELLA-COOLA.

Les travaux de réparations générales et d'entretien, qui se font habituellement en été par les réparateurs locaux, ont été les seuls nécessaires pour maintenir cette ligne en bon état de fonctionnement. Pendant l'été, la tâche a été un peu rude pour l'équipe d'ouvriers qui construit le nouveau grand chemin entre Canoe-Crossing et Hagensburg. Dans cette section, notre ligne devra être transportée le long de ce grand chemin, pendant le cours de l'été prochain. Un montant à cette fin a été mis dans les estimations budgétaires.

EMBRANCHEMENT HORSE-FLY.

Des réparations générales temporaires ont été faites sur cette ligne par une petite équipe d'ouvriers, depuis Quesnel-Forks et 150 Mile-House, respectivement. Pendant la prochaine saison, des poteaux neufs seront posés sur la plus grande partie de cette ligne, vu que les poteaux actuels ne peuvent plus être replantés.

EMBRANCHEMENT BARKERVILLE.

L'année dernière, on a remarqué que les poteaux le long de cette ligne, entre Cottonwood et Barkerville, se détérioraient rapidement, et il faudra pendant la prochaine saison replanter des poteaux et en renouveler plusieurs autres.

ILES DE LA REINE CHARLOTTE.

Les lignes sur ces îles ont donné un service très satisfaisant pendant la dernière saison et sont en bon état. Le trafic est normal et l'on s'attend à une amélioration des affaires lorsque commencera la mise du poisson en conserves, vu que plusieurs fabriques nouvelles de conserves doivent être installées à l'ouverture de la saison de la pêche. L'exploitation des mines, que l'on a cru devoir être la principale industrie, a diminué depuis quelque temps, mais la hausse du prix des minerais a donné un nouvel élan à cette industrie et elle va sans doute reprendre son cours ordinaire.

LIGNE LILLOOET—LYTTON.

Cette ligne a été maintenue en bon état à peu de frais. Plusieurs nouveaux bureaux de téléphone ont été installés, et un petit bureau central local, pour sept abonnés à chaque endroit, a été inauguré à Lytton et Lillooet, au prix ordinaire des locations mensuelles.

LIGNE LILLOOET—PIONEER MINES.

Pendant le cours de l'année dernière, plusieurs nouveaux bureaux ont été installés sur cette ligne et le service s'est fait d'une manière très satisfaisante. A la prochaine saison, on se propose de métaliser la section entre Lillooet et Mission-Mountain (12 milles), pour neutraliser l'induction provenant des fils de la ligne P.G. & E. Entre Mission et Pioneer-Mines, on devra aussi faire quelques réparations à cause des dommages sérieux que la ligne a eu à subir par le grésil et la neige, pendant l'hiver, aux endroits élevés.

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER.

Pendant l'année dernière, ces lignes ont été maintenues dans un état très satisfaisant, et à plusieurs endroits le montant des affaires a augmenté. Les interruptions ont été rares et de peu de durée, à l'exception d'une période de quelques jours en février, pendant laquelle il y a eu des dommages considérables causés par une forte tempête de neige; c'était la première interruption sérieuse depuis la construction de ces lignes. Il a fallu donner des raquettes aux réparateurs parce que les chemins étaient tellement encombrés de neige que l'usage de chevaux était impossible.

A part l'inspection ordinaire et des réparations habituelles de chaque section, la partie de la ligne comprise entre Gibson's-Landing et Sechelt (14 milles) a été reconstruite avec des poteaux neufs et transportée le long du grand chemin. Cette amélioration a eu un bon résultat; en effet, il y a eu absence complète d'interruptions depuis l'achèvement de l'ouvrage, tandis qu'auparavant ces interruptions étaient très fréquentes parce que la ligne passait à travers une épaisse forêt.

Un tronçon de ligne de 4 milles de longueur a été construit entre San-Josef-Bay et Sea-Otter-Cove, pour donner une communication avec ce dernier endroit qui est un port important de la côte ouest.

Notre câble, entre Quathiaski-Cove et Campbell-River, a subi des dommages considérables à cause de son contact avec la falaise rocheuse fréquemment battue par la haute mer, qui entre à pleines marées dans Seymour-Narrows pour venir frapper sur cette pointe; les fils de protection et le centre du câble étaient brisés. Il a été nécessaire d'avoir l'assistance de l'équipe des réparateurs de la *Pacific Coast Cable Company* pour remettre ce câble en bon état. En renouvelant le câble, on a choisi un autre endroit d'atterrissement de manière à ce qu'il ne fut plus en contact avec les récifs comme auparavant.

La ligne entre Campbell-River et Cape-Scott a subi des dommages sérieux causés par les violentes tempêtes de l'automne, qui sont très fréquentes dans les détroits de Johnson; mais les réparateurs placés à Rock-Bay et Beaver-Cove ont été très diligents à leur ouvrage et le trafic n'a été que bien peu retardé.

Les répétiteurs automatiques installés à Campbell-River, l'année dernière, ont été transportés à Powell-River, et un autre jeu d'instruments analogues a été placé aussi à Parksville. Ces instruments ont servi à améliorer le circuit télégraphique entre Vancouver et Victoria.

Plusieurs recommandations ont été faites pour construire de nouveaux prolongements des lignes, et si des crédits sont votés à cette fin et sont disponibles pour la prochaine saison, un câble sera posé pour établir des communications avec Sointula, sur l'île Malcolm, où se trouve une colonie considérable de Finlandais. On construira aussi une ligne téléphonique entre Fishermen's-Cove et Shushartie-Bay, formant une distance de 25 milles.

ÉDIFICE À CLAYOQUOT.

Un édifice nouveau, analogue à celui qui a été construit l'année dernière à Tofino, a été érigé à Clayoquot, pendant l'été, au coût de $2,455.00. Il sert de bureau de télégraphe et de bureau de poste, en même temps que de résidence pour le télégraphiste et sa famille.

Votre tout dévoué,

J. T. PHELAN,
Surintendant.

RAPPORT N° 14—VAISSEAU-CABLE "TYRIAN".

GRAND-MANAN, 31 mars 1916.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Veuillez trouver ci-inclus un sommaire de l'ouvrage fait par le steamer *Tyrian,* dans le cours de l'année dernière, ainsi que les différentes longueurs de câble qui ont été manutentionnées:—

1915.

26 avril.—(Mis en réparation) câble expédié à Saint-Jean, N.-B.
21 octobre. " installation du télégraphe sans fil.
29 " Voyage d'essai dans le bassin Bedford.
1er nov. " "
2 " Voyage d'essai de six heures à la mer.
17 " Départ pour North-Sydney.
20 " Prend du charbon et de l'eau.
22 " Départ pour réparer le câble de Longue-Pointe.
24 " Arrivée au site du câble.
29 " Clôture de la navigation dans le golfe Saint-Laurent; départ pour Grand-Bras-d'Or.
10 déc.—Départ pour réparer le câble aux Iles de la Madeleine.

1916.

3 janvier.—Réparation du câble à Grand-Bras-d'Or. Départ pour N.-Sydney pour Grand-Bras-d'Or.
10 " Expédié 800 pds de câble S.E. à Victoria, C.-B
14 " Prend du charbon.
19 " Départ pour réparer le câble de Scatari.
26 " Réparations du câble entre Port-au-Basque et Canso.
3 février.—Retour à Halifax.
21 " Départ pour la baie de Fundy.
24 " Exploration pour la pose du câble à l'île McNutt, N.-E.
28 " Départ pour des réparations au câble de Seal-Island (ouvrage remis au retour).
6 mars.—Départ pour Grand-Manan.
10 " Prend un approvisionnement d'eau potable.
18 " Complète le détournement du câble de Deer-Island.
27 " Réparations du câble à Gannet-Rock.
28 " Pose du câble en travers du chenal Lubec.
30 " Pose du câble Whale Cove-Meadow Brook, Grand Manan-Campobello.
31 " Prend un approvisionnement d'eau potable.

Dates.	Câble en eau profonde.	Nœuds.	Nœuds.
1915.			
1er fév.	Câble en main	......	2.33
7 "	Reçu de *Sagamore*..........	....	23.00
26 avril	Expédié à Saint-Jean, N.-B..........	0.75	
12 mai	Expédié à Lévis, P.Q.	3.00	
27 nov.	Relevé à Longue-Pointe	....	1.15
27 "	Posé "	1.64	
27 "	Condamné	0.50	
1916.			
13 mars.....	Relevé à Dear Island	......	2.03
13 "	Posé "	2.48	
20 "	Relevé "	....	0.10
20 "	Posé "	0.20	
28 "	Posé en travers du chenal Lubec..........	0.25	
30 "	Posé à Whale-Cove-Meadow-Brook	9.70	
31 "	Câble en main..........	10.09	
		28.61	28.61

CÂBLE D'ATTERRISSEMENT.

1915.			
1er avril....	Câble en main..........	......	1.88
1916.			
30 mars	Posé à Whale-Cove-Meadow-Brook..........	0.55	
31 "	Câble en main..........	1.33	
		1.88	1.88

CÂBLE À QUATRE ÂMES.

31 mars	Câble en main..........	....	1.19

CÂBLE À DEUX ÂMES.

31 mars	Câble en main..........	....	1.50

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

A. B. McDONALD,

Electricien du steamer "Tyrian".

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1915-16

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, le 16 août 1916.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Durant la dernière année, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $24,222.37; le montant total est de $272,863.68 au lieu de $248,641.31 pour l'année précédente. Les collections ont aussi augmenté de $32,641.92; elles ont été de $262,573.04, au lieu de $229,931.12, pour l'année 1914-15.

Le revenu provenant des glissoirs et estacades a été de $108,227.41, ou $27,618.12 de plus que l'année précédente. Les collections ont été de $108,227.41, soit $27,629.29 de plus qu'en 1914-15. Les redevances non perçues pour les droits des glissoirs et estacades sont les mêmes qu'en 1914-15.

Les bassins de radoub ont rapporté $64,216.24, ou $18,911.68 de plus que l'année précédente.

Le montant perçu pour les loyers et les ventes a été de $90,129.39, soit $23,899.05 de moins qu'en 1914-15.

Ayant indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vais donner les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits perçus ont été de $31,267.61 ou $4,077.20 de moins qu'en 1914-15. Le nombre de pièces de bois de sciage qui ont passé par ces ouvrages a été de 3,911,904, soit 242,951 pièces de moins que l'année précédente. Il n'y a pas eu de bois équarri. Tous les droits ont été perçus.

Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $9,161.61; on verra dans l'état n° 2 ci-dessous, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Voir les détails aux états n°s 1 et 3 ci-annexés.

Etat de compte du district d'Ottawa.

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1916..	$31,267 61
Droits non payés le 31 mars 1916..	9,161 61
	$40,429 22
Droits perçus..	31,267 61
Impôts en souffrance le 31 mars 1916..	$ 9,161 61

Cette balance est composée comme suit:—

Droits accrus en	1889-90	$ 6,903 05
" "	1890-91	28 42
" "	1892-93	379 80
" "	1896-97	196 71
" "	1903-04	637 37
" "	1911-12	723 63
" "	1912-13	251 15
" "	1913-14	25,31
" "	1914-15	16 17
		$ 9,161 61

Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1899, alors que le ministère prit charge de la perception.. .. .. $56,805 65

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes dues avant le 1er juillet 1889, non perçues le 31 mars 1916.

N° 2.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçus le 31 mars 1916.

N° 3.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 31 mars 1916.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

A l'exception de quatre montants s'élevant à $1.044.70, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa, a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item qui devront être oubliés.

Il est passé dans ces divers ouvrages, 242,951 billots et 20,904 cordes de bois de moins qu'en 1914-15.

Les différents ouvrages qui ont donné un revenu inférieur à celui de l'année précédente, sont les suivants:—

Estacades des chenaux	$ 995 60
" Petewawa	1,245 93
" Dumoine	138 13
" rivière Noire	4,358 66
	$6,738 32

Les ouvrages suivants out produit un revenu supérieur à celui de l'année précédente:—

Rivière Ottawa	$ 602 11
Madawaska	645 85
Coulonge	750 37
Gatineau	662 79
	$2,661 12

En déduisant ce montant de $6,738.32 on voit que la diminution totale est de $4,077.20.

Je m'attendais à un revenu plus considérable que l'année précédente, mais la rareté des pluies a empêché le flottage du bois sur les petits cours d'eau où une grande quantité de bois s'est trouvée retenue. Les recettes provenant des droits sur le bois ainsi retenu, appartenant à une seule compagnie, couvrirait plus que toute la diminution du revenu.

Cette année, il y a eu de l'eau en abondance, même au commencement de la saison, il y en avait trop à certains endroits. En amont d'Ottawa, pendant la crue des eaux, une des estacades placées au-dessus de la chute des Chaudières, s'est rompue et environ

150,000 billots ont été entraînés dans la chute. Les propriétaires des billots ont subi quelques pertes de ce fait, mais les billots ont été repêchés plus bas et sciés aux moulins situés en aval d'Ottawa. Il s'est abattu moins de bois l'hiver dernier que d'habitude, à cause de la rareté de la main-d'œuvre, mais surtout à cause du manque de facilités pour le transport du bois manufacturé. Ces conditions ne subiront probablement aucun changement pendant toute la durée de la guerre.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district a été de $74,723.35, ou $31,439.57 de plus qu'en 1914-15. On a collecté $74,723.35, ou $31,434.57 de plus qu'en 1914-15.

A l'exception de $3,709.62, les droits de 1909-10, tous les droits accrus dans ce district depuis que j'en ai pris charge en 1892, ont été perçus.

Le montant en souffrance des droits accrus avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49, et devrait être biffé pour les raisons données dans l'état n° 6 ci-joint.

La quantité de pièces de bois de toutes les espèces, qui ont passé dans les ouvrages, est de 9,560,300 de bois de pulpe et de billots, soit 3,761,009 pièces de plus que l'année précédente.

Remarques.—Pendant l'hiver de 1914-15, il est tombé juste assez de neige pour le charroi du bois, spécialement dans les parties les plus accidentées, mais finalement ce fut un bienfait, parce que la neige fut remplacée par des pluies et des dégels qui produisirent beaucoup de glace, tellement qu'en certains endroits, le sol était couvert de 15 à 18 pouces. La fonte graduelle de cette glace au printemps de 1915, a suffi, malgré la rareté des pluies, à alimenter d'eau les rivières et les réservoirs, suffisamment pour le flottage du bois pendant toute la saison. Néanmoins, la crainte du manque d'eau, causa une anxiété assez vive au sujet des immenses quantités de bois qui devaient être flottées jusqu'à La Tuque, Grand'Mère, Shawinigan-Falls et Trois-Rivières, et qu'on craignait de ne pouvoir rendre à leur destination avant la clôture de la saison. De nombreuses plaintes furent faites au ministère, contre les compagnies de ces trois premiers endroits, qu'on accusait de ne pas trier chaque jour un nombre suffisant de billots pour assurer le passage de tout le bois dans le temps voulu. L'ingénieur du district fut très occupé pour surveiller les différentes compagnies et voir à ce qu'elles trient le bois dans le temps donné. Cependant, à la clôture de la saison, tout le bois flotté à partir de La Tuque en descendant était rendu à destination assez tôt pour être scié.

Le tableau suivant indique le nombre de billots qui ont passé par les différents ouvrages, pendant l'été de 1915. Ces chiffres donnent une moyenne et non le résultat d'un comptage continu à ces différents points. C'est pourquoi le total ne s'accorde pas avec le nombre des billots sciés aux différentes scieries.

Billots triés sur la rivière Saint-Maurice:—

	1915.	1914.
La-Tuque	10,307,122	4,911,139
Grand'Mère	10,314,226	5,890 390
Shawinigan-Falls	6,406,823	2,901,248
Trois-Rivières	3,441,864	1,667,940

Le montant donné pour Grand'Mère représente une moyenne quotidienne et est excessif, car les rapports des scieries donnent 8,567,528 pièces de bois au lieu de 10.-314226. Le montant total des pièces de bois reçues aux scieries de Grand'Mère, Shawinigan-Falls, et Trois-Rivières a été de 9,457,528, tandis que les droits ont été perçus sur 9,506,300. La différence 48,772 représente des pièces de bois qui s'échappèrent des estacades de triage à Trois-Rivières et ne sont pas comprises parmi celles qui ont été comptées.

La rivière a été très haute cette année, mais comme on a adopté une nouvelle méthode pour le flottage des billots, il n'y a pas eu de retards causés par le triage. Aupa-

ravant, on avait l'habitude d'arrêter tous les billots venant du haut de la rivière Saint-Maurice à La Tuque, où l'on séparait les billots de la compagnie Brown de ceux qui devaient être flottés jusqu'à Grand'Mère et plus bas. Cette année, la compagnie Brown a retenu tous ses billots jusqu'à ce que le bois à destination du bas de la rivière soit passé. Le courant de la rivière aux Grandes Piles et aux Petites Piles a été tellement changé par le nouveau barrage de Grand'Mère, que la plus grande partie des billots a été entrainée en dehors des estacades qui avaient été placées comme d'habitude. En conséquence, environ quatre millions de billots passèrent et furent arrêtés par les estacades de Shawinigan-Falls et des îles; environ deux millions de ces billots furent retenus par l'estacade de la Pointe à Bernard sur laquelle ils produisirent une telle pression qu'il fallut la renforcer au moyen de câbles en acier pour l'empêcher de se rompre. Le 4 mai, la pression devint si considérable qu'on demanda à la compagnie Brown de fermer ses estacades pour arrêter les billots venant d'en amont de La Tuque. Il est difficile de s'imaginer ce qui serait arrivé si la compagnie ne s'était immédiatement rendue à ce désir.

Malgré l'économie de temps réalisée par la nouvelle méthode adoptée à La Tuque, le passage des billots à Grand'Mère sera retardé de beaucoup par le refoulement du barrage de la Laurentide Co., qui a tellement neutralisé le courant que les billots ne descendent presque pas après leur sortie de l'estacade, surtout s'il fait un vent contraire. Le seul remède, à mon sens, serait de remorquer les billots jusqu'au barrage; ce serait assez facile, vu qu'il y a deux remorqueurs d'utilisables.

Comme résultat de la construction de ce barrage, il va falloir faire des changements aux estacades des Grandes Piles, en construisant deux ou trois piliers et des estacades additionnelles. Pour faire face aux exigences du trafic toujours augmentant de la rivière Saint-Maurice, ce travail devrait être fait au cours de l'hiver prochain. Je me permets d'ajouter qu'en vue du surplus de $20,000 que nous avons fait sur l'année 1914-15, et d'un surplus semblable de $5,000 à $10,000, que j'espère pour l'année courante, le coût de la construction de ces ouvrages n'occasionnera aucune dépense prise à même les autres fonds du gouvernement.

Un si grand nombre de billots sont passés à La Tuque et à Grand'Mère, sans être triés, qu'il est difficile d'estimer avec quelque exactitude la quantité qu'il y a actuellement dans la rivière; mais à moins que la glace ne prenne que très tard, un nombre considérable de billots devra passer l'hiver dans la rivière, car il y a quelques jours seulement, toutes les estacades des Grandes Piles à Shawinigan-Falls étaient remplies à leur pleine capacité. De plus, en conséquence des conditions adverses créées par les barrages de Grand'Mère et Shawinigan-Falls, par la rareté de la main-d'œuvre, et par d'autres facteurs, il va falloir un immense effort si l'on veut que les billots à destination de Trois-Rivières soient rendus à temps.

Il est probable que dans un avenir assez rapproché, il faudra changer complètement les méthodes de flottage des billots dans le Saint-Maurice. Les difficultés rencontrées cette année vont être augmentées par le développement de pouvoirs d'eau des chutes des Grès et des rapides des Forges, qui se trouvent entre Shawinigan-Falls et Trois-Rivières. Les rapides des Forges fourniront l'énergie électrique pour une grande manufacture de pulpe et de papier, qui sera construite à Trois-Rivières ou dans les environs; mais le bois de pulpe sera préparé à Trois-Rivières. Les nouvelles conditions causent beaucoup d'anxiété à ces compagines, et ce problème n'est pas près d'être résolu, si l'on persiste dans les idées actuelles, c'est-à-dire à refuser l'échange des billots entre les compagnies du haut de la rivière et celles de Trois-Rivières, bien que la plus grande partie du bois coupé par ces compagnies soit pour faire de la pulpe et du papier.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district se chiffrent seulement à $634.54, soit $211.94 de moins que l'année précédente. Tous ont été perçus.

Des impôts en souffrance le 31 mars 1913, formant un montant de $3,556.89, $3,521.19 devraient être biffés, suivant un jugement de la cour d'Echiquier; la balance, $35.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur étant un homme complètement insolvable lors de son décès. Les détails sont contenus dans l'état n° 7 ci-joint.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le revenu de ce district au cours de l'année terminée le 31 mars dernier, s'est élevé à $1,601.91, soit $467.69 de plus qu'en 1914-15. Tous les droits ont été perçus. Cette augmentation est due à ce que MM. Tremblay et Gagnon ont vendu à la Chicoutimi Pulp Co. une quantité considérable de billots qui furent livrés en aval de l'estacade du gouvernement.

La compagnie n'a pas de billots pour l'année courante et je ne m'attends pas à un revenu supérieur à $1,000.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le revenu de ce bassin a été de $22,264.08, ou $8,268.18 de plus que l'année précédente (voir le tableau n° 8). Le bassin a été occupé pendant 215 jours, dont 157 jours pour les bateaux du gouvernement impérial et du gouvernement canadien.

Le nombre de bateaux qui sont entrés dans le bassin a été de 31, ayant un tonnage de 71,287 tonnes.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $30,495.63, ou $9,186.97 de plus qu'en 1914-15 (voir le tableau n° 9).

Au cours de la saison de navigation, le bassin a été employé pendant 211 jours par 23 bateaux ayant un tonnage de 48,969 tonnes.

Pendant l'hiver de 1915-16, il a été occupé par les dragues *Fruhling* et *Ottawa,* et par les bateaux *Cascapedia, Gaspesian* et *Lady Evelyn.*

BASSIN DE KINGSTON.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possesion de ce bassin à raison d'un loyer annuel de $10,000 payable à la fin de chaque année. Une des conditions du bail obligeait la compagnie à établir et maintenir un atelier pour les réparations, mais elle prétend que cette condition lui a causé des pertes sérieuses et elle demande au ministère une diminution du loyer.

Nous avons obtenu le paiement de $10,000, couvrant le prix du loyer jusqu'au 1er mai 1914, ce qui laisse un arrérage de $10,000 pour l'année 1915-16.

CALE DE HALAGE DE SELKIRK.

Le 17 avril 1915, un arrêté du conseil a été passé adoptant des règlements pour l'opération et la gouverne de la cale de halage de Selkirk. Le premier bateau qui y fut mis en réparation a été le *J. M. Smith,* le 31 mai 1915. Les bateaux qui naviguent dans ces parages étant d'un faible tonnage, les charges individuelles ne sont pas considérables. Au cours de l'année, le revenu s'est élevé à $1,456.53 (voir le tableau n° 10). Le nombre de bateaux tirés sur cette hale de trêlage a été de 25, ayant un tonnage total de 4,545 tonnes. Huit de ces bateaux appartenaient au gouvernement canadien et ont payé $477.23. Les dix-sept autres bateaux appartenaient à des particuliers et ont payé $979.30.

LOYERS.

Des comptes séparés ont été tenus pour les baux accordés par le ministère, mais dont les loyers ont été perçus par le ministère du Revenu de l'intérieur, jusqu'au 31 mars 1909. Les tableaux n°s 11 et 12, indiquent en détail les conditions de ces comptes jusqu'au 31 mars 1916. Le tableau n° 13 donne un état des ventes de terrains et de l'intérêt; ces comptes ont aussi été transférés au ministère des Travaux publics par le ministère du Revenu de l'intérieur. Plusieurs de ces comptes sont déjà vieux de plusieurs années, et je doute fort qu'on puisse en réaliser quelque chose. A part de ces loyers, le revenu provenant des propriétés du gouvernement pour l'année 1915-16 et comprenant les ventes et l'intérêt, a été de $96,902.03, ou $22,301.43 de moins qu'en 1914-15.

Balance des années antérieures	$ 21,614 05
Revenu pour l'année terminée le 31 mars 1916	96,902 03
	$118,516 08
Perçu	86,644 39
Effacé	9,816 68
Balance due le 31 mars 1916	22,055 11
	$118,516 08

Le montant de $9,816.68 qui a été effacé des livres comprend les commissions accordées pour la perception des loyers, l'entretien, des rabats alloués pour réparations et des remises pour cause de pauvreté, etc. Des $22,055.11 qui n'ont pas encore été perçus, il faudra en effacer une partie, car quelques-uns des débiteurs ont disparu ou sont trop pauvres pour payer. Je m'attends à ce qu'une bonne partie du reste soit perçue.

Le revenu des loyers de la rue Wellington sont considérablement moindres qu'en 1914-15, parce que tous les meilleurs édifices sont employés comme bureaux du gouvernement, etc. Les mêmes conditions existent pour les propriétés expropriées en vue de la construction du bureau de poste de Toronto, Ont.

Nous rencontrons des obstacles sérieux dans l'administration de ces propriétés, que ne rencontrent pas ordinairement les propriétaires particuliers. Ces derniers peuvent offrir les termes qu'ils veulent, pour des baux pour des périodes assez longues, etc., tandis que nous ne pouvons donner aucune assurance pour une période de plus de trente jours, parce que nous ne pouvons prévoir quand le gouvernement décidera d'employer ces édifices. C'est pourquoi nous ne pouvons obtenir d'aussi bons revenus que les particuliers qui peuvent louer pour une ou plusieurs années. Dans ces conditions, il est même difficile pour nos agents de retenir les locataires que nous avons. Les quatre agents qui s'occupent des propriétés de la rue Wellington ont bien rempli leur tâche et je ne crois pas qu'on perde de revenus, à moins qu'il arrive quelque malheur à nos locataires.

Etat des loyers perçus pendant l'année terminée le 31 mars 1916:—

Loyers hydrauliques et autres	$ 3,485,00
Ottawa, rue Sussex	2,141 00
" édifice Egan	4,649 96
" rue Wellington, côté nord	49,411 22
Toronto, site du bureau de poste	17,119 61
Province du Manitoba	441 00
Victoria et Vancouver, C.-B.	3,426 50
Sites d'édifices publics	6,184 67
Endroits divers	1,405 43
Ventes et intérêt	1,865 00
	$90,129 39

Dans le tableau ci-annexé, on trouvera un état du revenu des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1916, comparé avec le revenu de l'exercice financier terminé le 31 mars 1915.

Avant de terminer, je désire remercier les officiers du ministère avec qui je me suis trouvé en rapport au cours de l'année dernière, pour la courtoisie parfaite qu'ils m'ont témoignée en tout temps.

E. T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 16 août 1916.

TABLEAU DU REVENU des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1916, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1915, et les montants de perceptions des dits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1916.	Année terminée le 31 mars 1915.	Augmentation, 1916.	Diminution, 1916.
Glissoirs et estacades.	$ é.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	31,267 61	35,344 81	....	4,077 20
District du Saint-Maurice	74,723 35	43,283 78	31,439 57	....
District de Newcastle	634 54	846 48	....	211 94
District du Saguenay	1,601 91	1,134 22	467 69	....
Augmentation, 1916, $27,618.12	108,227 41	80,609 29	31,907 26	4,289 14
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B.	22,264 08	13,995 90	8,268 18	....
Kingston, Ont.	10,000 00	10,000 00	....	....
Lévis, Qué.	30,495 63	21,308 66	9,186 97	....
Selkirk	1,456 53	....	1,456 53	....
Augmentation, 1916, $18,011.68	64,216 24	45,304 54	18,911 68	....
Loyers et ventes.				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,492 00	3,498 00	....	6 00
Menus travaux publics	26 00	26 00	....	....
Autres propriétés publiques	96,902 03	119,203 46	....	22,301 43
Diminution, 1916, $22,307.43	100,420 03	122,727 46	....	22,307 43
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades	108,227 41	80,609 29	27,618 12	....
Bassin de radoub	64,216 24	45,304 56	18,911 68	....
Loyers et ventes	100,420 03	122,727 46	....	22,307 43
Augmentation, 1916, $24,222 37	272,863 68	248,641 31	49,529 80	22,307 43
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades	108,227 41	80,598 12	27,629 29	....
Bassins de radoub	64,216 24	35,304 56	28,911 68	....
Loyers et ventes	90,129 39	114,028 44	....	23,899 05
Augmentation, 1916, $32,641.92	262,573 04	229,931 12	56,540 97	23,899 05

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

ED. T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 1—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 31 mars 1916.

Débiteurs.	Dettes mauvaises ou douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvables.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Tailloh et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861-63-64-69-75 à 1878	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello Frères	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuhill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionnée dans le rapport S—38, p. mars 1886.
A. P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre-réclamation pour dommages causés
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	par la rupture de l'estacade Coulonge.
The Bronson & Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886-1887	* Estacades des Chaudières. Ces messieurs pré-
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	tendent qu'ils ont maintenu ces estacades entière-
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	ment à leurs propres frais depuis 1881.
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux à Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 16 août 1916.

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 2—Etat des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889, et non perçus le 31 mars 1915.

Nom.	Années auxquelles les droits sont dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69		2,561 69	
The Bronson & Weston Lumber Co	1889-90	2,056 96		2,056 96	La question des droits des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la commission du Trésor. Ces sommes devraient être biffées.
Perlee & Pattee	1889-90	1,203 26		1,203 26	
Wm. Mason & Sons	1889-90	167 66		167 66	
Pierce & Co	1889-90	913 48		913 48	
Alex. Fraser, acc. Thos. Stephens	1890-91		28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93		379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlem. d'un compte qui lui est dû et que l'aud. gén. refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouv.
Bryson & Fraser	1896		196 71	196 71	Ont une contre réclam. p. trav. exécutés dans les glissoirs jusqu'à concurrence de cette somme.
J. R. Booth	1903		339 27	339 27	Droits de glissoirs de Petewawa en litige.
Hawkesbury Lumber Co	1903		298 10	298 10	" " "
Pembroke Lumber Co	1911-23		1,016 26	1,016 26	Contre-acompte pour construction d'un barrage.
		6,903 05	2,258 56	9,161 61	

Ministère des Travaux publics,

Ottawa, 16 août 1916.

EDW. T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 3—ETAT des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamattion que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N° 4—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916:

	Pièces.
Bois carré	Aucune.
Billots	3,911,904
Bois d'estacades et de dimension	31,308
Traverses de chemins de fer	105,406
Poteaux de clôtures	27,327
Poteaux de téléphone	1,509
	4,077,452

Aussi 51,580½ cordes de bois de pulpe.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N° 5—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Ouvrage sur la rivière Ottawa ou sur d'autres rivières:

	Montant
Rivière Ottawa	$ 1,895 76
Chenaux, estacades	3,193 28
Rivière Petawawa	8,079 11
" Madawaska	801 18
" Coulonge	4,142 48
" Dumoine	145 87
" Noire	4,347 44
" Gatineau	7,662 49
	$31,267 61

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N° 6—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1916.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Remarques.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie. ..	1878	469 95		
" "	1879	2,110 02		
" "	1880	1,696 18	....	Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu des estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
" "	1881	293 69		
" "	1882	165 80		
" "	1884	118 50		
" "	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.........	1878	3,072 84		
"	1883	2,173 69		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist........... ..	1879	2,116 96		
			2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20—Insolvable.
Ritchie Bros..................	1886	413 43	....	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
"	1887	634 71		
			1,048 14	
G. B. Hall..................	1890	....	49 31	Insolvable.
T. E. Normand.............	1890	....	14 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron....	1891	....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			*14,481 49	
The Laurentide Paper Co....	1909	....	3,709 62	Contre-réclamation pour dommages.
			18,191 11	

*Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884 et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnés dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N°7—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1916.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin & Boyd	1881	59 79	....	59 79	
Thompson & McArthur	1880	52 78	....	52 78	
Jabez Thurston	1882	12 50	....	12 50	Insolvable.
McDougall & Ludgate	1879	65 07	....	65 07	
Bigelow & Trounce	1882 à 1885	216 21	....	216 21	
R. G. Strickland	1882, '83, '85, '86, '87	215 08	....	215 08	
Succ. de feu Geo. Hilliard	1877 à 1883 et 1886	354 15	....	354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, '82, '84 à '89	885 25	....	885 25	
J. M. Irwin	1882, '83, '85 à '88	698 45	....	698 45	D'après le jugement rendu par la cour d'Echiquier, *re* Boyd *vs* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
D. Ullyott	1881 à 1887	547 68	....	547 68	
Greene & Ellis	1881 à '83, '85, '88 et '89	157 01	....	157 01	
A. W. Parkin	1884, '85, '88, '90 et '91	65 92	....	65 92	
The Dickson, succ. de	1883	137 50	....	137 50	
Alfred McDonald	1888	40 80	....	40 80	
John Parkin	1889	13 00	....	13 00	
John Dovey	1894, '95, '96	....	35 70	35 70	Mort.
		3,521 19	35 70	3,556 89	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N° 8—BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin	Autres droits.	Total.
		1915.	1915.	$ c.	$ c.	$ c.
D.G.S. "Lilloet" & "Naden".	705	25 mars	29 mars	350 00	7 20	357 20
Submarine C. C. I		7 avril	23 avril	1,225 00	25 20	1,250 20
S.S. "Princess Charlotte"	3844	24 "	26 "	392 20	20 40	412 60
S.S. "Prince George"	3372	27 "	28 "	368 60	.....	368 60
H.M.C.S. "Rainbow"	1911	29 "	8 mai	1,037 92	47 40	1,085 32
"Glory of the Seas"	2102	15 mai	18 "	483 00	2 40	485 40
Sous-marin C.C. 2		27 "	9 juin	875 00	21 60	896 60
S.S. "Durley Chine"	1918	14 juin	15 "	295 90	.....	295 90
S.S. "Trevince"	3874	18 "	19 "	393 70	23 40	417 10
Croiseur "Malaspina"	392	22 "	25 "	350 00	10 20	360 20
H.M.C.S. "Rainbow"	1911	26 "	22 juillet	2,155 79	112 80	2,268 59
H.M.C.S. "Shearwater"	980	24 juillet	9 août	692 47	.....	692 47
S.S. "Llandudno"	4187	10 août	12 "	410 00	.....	410 00
S.S. "Orange River"	4708	23 "	24 "	437 50	7 20	444 70
S.S. "Lena"	4850	27 "	28 "	442 50	1 80	444 30
Croiseur "Galiano"	393	9 sept.	13 sept.	350 00	9 00	359 00
S.S. "El Lobo"	4800	1er oct.	2 oct.	440 00	39 00	479 00
S.S. "Otto Treckman"	3736	16 "	18 "	387 50	61 20	448 70
S.S. "Northwestern"	3497	28 "	30 "	620 00	6 00	626 00
H.M.S. "Newcastle"	4800	2 nov.	12 nov.	617 20	.....	617 20
S.S. "Princess Charlotte"	3844	13 "	14 déc.	3,442 00	226 20	3,668 20
S.S. "Karma"	5608	16 déc.	17 "	480 40	21 00	501 40
S.S. "Gisella"	2502	18 "	20 "	327 50	13 80	341 30
			1916.			
Sous-marin C. C. I		22 "	11 janv.	1,050 00	101 80	1,156 80
		1916.				
Croiseur "Malaspina"	392	12 janv.	15 "	350 00	.....	350 00
Sous-marin C. C. 2		17 "	12 février	1,400 00	64 20	1,464 20
D.G.S. "Lilloet"	574	16 février	26 "	700 00	24 60	724 60
S.S. "Gwladys"	3929	29 "	7 mars	397 50	7 20	404 70
Croiseur "Galiano"	393	2 mars	8 "	400 00	12 60	412 60
H.M.S.C. "Shearwater"	980	9 "	10 "	250 00	10 80	260 80
Bknt "Hawaii"	1085	25 "	27 "	255 00	5 40	260 40
				21,376 68	887 40	22,264 08

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

N° 9—Bassin de radoub de Lévis—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1915.	1915.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague "Fruhling"	....	Hiverne	ment.	200 00	....	200 00
Remorqueur "Laval"	....	16 avril. ...	19 avril......	100 00	50 00	150 00
Remorqueur "Margaret"	192	20 "	24 "	150 00	50 00	200 00
S.S. "Dundee"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
S.S. "Scottish Hero"	2202	28 mai......	8 juin.	952 32	28 75	981 07
Sub. Bont "H.S."	350	20 juin..	22 " . .	100 00	50 00	150 00
S.S. "Turret Crown"	....	Droits	d'entrée.	200 00	. ...	200 00
S.S. "Katou"	....	"	"	200 00	....	200 00
S.S. "Ramos"	845	22 juin..	26 juin.......	200 00	104 00	304 00
S.S. "Romnez"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
D.G.S. "Lady Grey"	733	6 mai......	21 mai.......	750 00	....	750 00
S.S. "Lady Alice"	....	Hiverne-	ment.	400 00	....	400 00
S.S. "Dundee"	2278	26 avril......	6 mai........	1,060 04	21 75	1,081 79
S.S. "Winona"	2085	6 mai.....	21 "	1,408 70	22 50	1,431 20
S.S. "Tagona"	2004	23 "	26 "	580 16	5 75	589 91
S.S. "Scottish Hero"	... .	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
Nouvelle cale-sèche de Lauzon.	.. ..	Maté	riaux.	29 75	....	29 75
Drague "Calveston"	....	Hiverne	ment.	600 00	.. ..	600 00
Drague "Progress"	....	"	"	400 00	4 12	404 12
Remorqueur "Storm King"	... .	"	"	400 00	....	400 00
Drague "Ottawa"	....	....	....	... ...	9 62	9 62
S.S. "George D. Brownell"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
S.S. "Owego"	....	"	"	200 00	....	200 00
S.S. "Binghampton"	....	"	"	200 00	... .. .	200 00
S.S. "Montcalm"	1432	22 mai........	19 juin.....	1,509 92	....	1,509 92
Davie Shipbuilding Co.	....	....	....	....	11 10	11 10
S.S. "Romnez"	4501	27 juin.......	1er août......	4,120 56	59 05	4,179 61
S.S. "Owego"	2612	5 août... ...	14 "	1,017 92	10 25	1,028 17
S.S. Chemung"	2615	16 " ...	19 "	506 90	10 40	517 30
S.S. "Bangor Head"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
S.S. "Handon Hall"	....	"	"	200 00	....	200 00
S.S. "Bangor Head"	2490	10 août.....	1 sept.......	1,198 00	18 00	1,216 00
S.S. "Handon Hall"	3994	2 sept......	4 "	199 40	50 00	249 40
S.S. "Binghampton"	8143	4 "	10 "	571 44	4 15	575 59
Drague "Fruhling"	....	Droits	d'entrée.	200 00	. ...	200 00
S.S. "Handon Hall"	....	"	"	200 00	....	200 00
C.G.S. "Bellechasse"	426	5 juillet.....	6 juillet... ..	300 00	50 00	350 00
S.S. "Hendon Hall"	3994	10 sept.......	3 nov........	5,914 72	61 30	5,970 02
S.S. "Harmtrie"	6382	12 nov........	19 "	1,288 20	30 50	1,316 70
S.S. "Camross"	4016	19 "	22 "	530 32	3 10	533 42
S.S. "Winona"	2065	22 "	30 "	650 20	29 90	980 10
S.S. "Lady of Gaspé"	1289	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
S.S. "Gaspesian"	Hiver	nement.	1915-16......	200 00	....	200 00
H.H.C.S. "Canada"	411	2 août.	5 août... ...	200 00	....	200 00
S.S. "Turret Crown"	.... ..	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
S.S. "Lady of Gaspé"	1189	30 nov..... ..	10 déc.......	578 04	4 80	582 84
S.S. "Cascapedia"	Hivern.	1915-16....	Droits d'ent.	200 00	....	200 00
S.S.C.R. "Crown"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
				29,800 59	689 04	30,495 63

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 16 août 1916.

N° 10—Bassin de radoub de Selkirk, Man.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Période passée au bassin. Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1915.	1915.	$ c.	$ c.	$ c.
Str "S. M. Smith"........	179	31 mai.......	1er juin......	35 80	.... . .	35 80
Barge "Lynx"....	120	12 juin.......	15 "	40 00	....	40 00
Remorqueur "Amisk".........	32	19 "	24 "	60 00	....	60 00
Str "Lockport.....	150	2 juillet.	3 juillet......	30 00	....	30 00
Str "Carry"	120	....	... .	30 00	....	30 00
Str "Rocket"	56	....	....	25 00	....	25 00
Str "Cygnet"...	18	....	. ...	25 00	....	25 00
"Lady of the Lake".	201	....	.. ..	82 40	....	82 40
Str "Wolverine".............	278	....	....	55 60	... .	55 60
Str "Tompest"...............	75	....	....	100 00	....	100 00
Str "Chieftain"......	61	....	....	25 00	....	25 00
Str "J. R. Spiers"...........	34	....	....	25 00	....	25 00
Drague "Assiniboine"........	132	....	....	63 36	... .	63 36
Drague "Red River"....... ...	132	....	....	54 12	. . ..	54 12
Deux chalands................	220	. . ..	....	74 80	....	74 80
"	160	....	....	54 40	....	54 40
"	160	....	....	32 00	... .	32 00
Str "Wolverine".............	273	10 août.......	11 août.	55 60	....	55 60
Str "C. G. S. Bradbury"......	500	... .	.. ..	50 00	... .	50 00
Str "Phillis William".........	164	2 août.......	25 août.	32 80	....	32 80
Barge n° 3....................	458	15 "	16 "	123 66	....	123 66
Str "Rocket"...............	56	27 "	31 "	50 00	....	50 00
Str "Grand Rapids".........	438	21 "	27 "	210 24	....	210 24
Drague "Winnipeg"..	245	1er nov.	3 nov........	66 15	....	66 15
Str "Wolverine".............	278	4 "	2 "	55 60	....	55 60
				1,456 53	....	1,456 53

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 16 août 1916.

Nº 11—Loyer et autres, etc., comptes des locataires pour l'exercice financier clos le 31 mars 1916.

Balance due le 1er avril 1912.	Accru durant l'exercice clos le 31 mars 1913.	Total.	Occupant.	Description de la propriété.	Payé durant l'exercice clos le 21 mars 1913.	Balance due le 31 mars 1913.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.
2,600 62	....	2,600 62	R. Murdy..................	Pont Dunnville..................	....	2,600 62	2,600 62
8,000 00	....	8,000 00	Corporation de Galt et Dundas........	Chemin Dundas et Waterloo..............	....	8,000 00	8,000 90
....	1 00	1 00	North American Telegraph Co........	Ligne télégraphique du gouvernement entre Bath et Amherst............	1 00	....	1 00
25 00	25 00	50 00	Cie du chemin de fer Grand-Tronc.....	Bassins de Wiarton..................	25 00	25 00	50 00
43 75	....	43 75	....	Partie de l'édifice Portland, N.-B........	....	43 75	43 75
10,669 37	26 00	10,695 37			26 00	10,669 37	10,695 37

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 16 août 1916.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 12—Loyers hydrauliques et autres,

Balance due le 1er avril 1915.	Loyers accrus jusqu'au 31 mars 1916.	Total.	Location.	Occupants.
$ c.	$ c.	$ c.		
....	200 00	200 00	Rivière Ottawa...	Royal Trust Co..........
....	100 00	100 00	"	"
....	300 00	300 00	"	"
....	100 00	100 00	"	"
....	100 00	100 00	"	"
....	300 00	300 00	"	"
....	400 00	400 00	"	"
....	300 00	300 00	"	"
....	100 00	100 00	"	Ottawa Electric Railway Co..........
....	600 00	600 00	"	The Ottawa Power Co..........
600 00	200 00	200 00	"	Royal Trust Co..........
....	208 00	208 00	"	J. R. Booth..........
....	10 00	10 00	"	Royal Trust Co..........
....	100 00	100 00	"	"
....	96 00	96 00	"	"
136 00	....	136 00	"	Mary Conroy..........
570 84	....	570 84	"	Royal Trust Co..........
....	25 00	25 00	"	"
200 00	....	200 00	"	Merchants Bank of Canada..........
96 00	....	96 00	"	" "
....	1 00	1 00	"	Ottawa Electric Ry. Co..........
380 00	....	380 00	"	John Rankin..........
5 00	10 00	10 00	"	Ottawa Electric Co..........
....	50 00	50 00	"	Royal Trust Co..........
....	1 00	20 00	"	Alfred Desjardins..........
....	100 00	100 00	"	Royal Trust Co..........
....	10 00	10 00	"	Ottawa Electric Co..........
....	1 00	1 00	Saint-Laurent..........	Commissaires du havre de Québec..........
275 00	....	275 00	"	Richelieu & Ontario Navigation Co..........
....	1 00	2 00	Québec..........	Corporation de Québec..........
1 00	1 00	2 00	"	Narcisse Blais..........
....	1 00	1 00	Rondeau, havre..........	Commissaires d'écoles..........
1 00	....	1 00	Collingwood..........	Great Northern Transit Co..........
11 00	1 00	12 00	Ottawa..........	E. G. Laverdure..........
1 00	1 00	2 00	Trois-Rivières..........	Corporation des Trois-Rivières..........
....	100 00	100 00	"	Union Bag & Paper Co..........
165 00	....	165 00	Colomb.-Britannique	A Peel..........
90 00	....	90 00	"	Jonathan Maury..........
....	12 50	12 50	"	Lemon Gonnason Co..........
....	12 50	12 50	"	John Taylor..........
....	25 00	25 00	"	Joseph Spratt..........
....	5 00	5 00	"	Geo. A. Huff..........
70 00	....	70 00	R. du Lièvre..........	Dominion Phosphate Co..........
1 00	....	1 00	Charlottetown..........	Très rév. évêque McIntyre..........
....	16 00	16 00	Antigonish, N.-E....	Burnham Morrill & Co..........
2 00	1 00	3 00	Owen-Sound..........	G. T. Railway..........
240 00	....	240 00	Windsor..........	Archie McNee..........
20 00	....	20 00	Bayfield, N.-E....	Chas. L. Gass..........
2 00	1 00	3 00	"	"
5 00	....	5 00	Village de Brook....	Wm, Pedwell..........
....	1 00	1 00	Walkerton, Ont.....	D. Robertson et J. Rowland..........
....	1 00	1 00	Lévis, Qué..........	Cyrille Robitaille..........
3,063 84	3,498 00	5,760 84		

Chas. L. Gass, loyer cancellé le 31 octobre 1913; surcharge de $5 dans le rapport de l'année dernière.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 16 août 1916.

etc., comptes des locataires, 1915-16.

Description des propriétés.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Payé durant l'année.	Balance due le 31 mars 1915.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
Lots B et C. rue Chaudière, chantier des travaux	31 déc. 1915	200 00	....	200 00
Lot D	"	100 00	....	100 00
Lots H. I. J. minoterie, à la rue North-Head	"	300 00	....	300 00
Lot K, terrain à la rue South-Head	"	100 00	....	100 00
Lot L, chantier	"	100 00	....	100 00
Lots Q, R, et T, chantiers, à la rue North-Middle	"	300 00	....	300 00
Lots M, N, O. et P	"	400 00	....	400 00
Lots E, F et G, à la rue South-Head	"	300 00	....	300 00
Lot S, chantier	"	100 00	....	100 00
Lots U, V, W, X, Y et Z, chantiers	"	600 00	....	600 00
Deux parcelles de terrain	"	200 00	....	200 00
Partie de la réserve du gouvernement, tête du glissoir	20 sept. 1916.	208 00	....	208 00
Pont sur le glissoir	30 juin 1916.	10 00	....	10 00
Parcelle de terrain, l'île Amélia	31 déc. 1916.	100 00	....	100 00
Réserve à la tête de l'île Chaudière	1er janv. 1917.	96 00	....	96 00
Petite île dans les rapides Deschesne	1er janv. 1912.	....	136 00	136 00
Partie du lot 39, con. A, Nepean	31 janv. 1884.	....	570 84	570 84
Chenal creusé, glissoir et de barrages	1er mars 1917.	25 00	....	25 00
Eau en face du lot 30, con. A, Nepean	....	....	200 00	200 00
Trois petites îles, rivière Ottawa	....	....	96 00	96 00
Plancher sur une partie des glissoirs Ottawa	10 nov. 1916.	1 00	....	1 00
Partie est de l'île Hawley	20 juin 1891.	....	380 00	380 00
Terrain, île Victoria	11 mars 1917.	10 00	....	10 00
Terrain du côté sud de la rue Middle, île Victoria	31 août 1916.	50 00	....	50 00
Terrain, Longue-Pointe-Rouge, comté Templeton	4 oct. 1916.	....	2 00	2 00
Sud-ouest du lot n° 1, île Amélia	9 oct. 1915.	100 00	....	100 00
Lot Pa, rue South-Head	10 janv. 1917.	10 00	....	10 00
Lot près de la douane, Québec	1er sept. 1916.	1 00	....	1 00
Chemin de la jetée au débarcadère du Côteau	1re juill. 1909.	....	275 00	275 00
Ancien édifice du gouvernement provincial et terrain	42 juin 1916.	2 00	....	2 00
Privilège pour ériger un pont sur la rivière Saint-Charles	6 fév. 1917.	....	2 00	2 00
Edifice en bois ronds, ci-devant douane, Shrewsbury, Ont.	11 sept. 1915.	1 00	....	1 00
Emploi du brise-lames cancelé	1er janv. 1916.	1 00	....	1 00
Sud-est, demi lot 8, (loyer le 30 oct. 1916)	8 déc. 1916.	....	12 00	12 00
Terrain, île St-Christophe, rivière St-Maurice	1er déc. 1916.	1 00	1 00	2 00
" " "	1er juil. 1915.	100 00	....	100 00
Partie du bureau d'essais, New-Westminster	....	....	165 00	165 00
" " "	....	....	90 00	90 00
Permis pour fronteaux, havre Victoria	1er juin 1916.	12 50	....	12 50
" " "	"	12 50	....	12 50
Privilège de construire un quai sur les lots A et C	"	....	25 00	25 00
Permis de construire un quai, lot A, sud-div. 2	13 " 1916.	....	5 00	5 00
Permis de cons. un quai à Little-Rapids	....	....	70 00	70 00
Permission de se servir de l'égout, l'édifice public	....	....	1 00	1 00
Terrain et lot à l'anse McNair	31 déc. 1916.	16 00	....	16 00
Lot de terre sur le côté ouest de la rivière Sydenham	"	....	3 00	3 00
Lot sur la rue Ouellette, Windsor Ont	....	....	240 00	240 00
Lot riverain (loyer cancelé)	8 déc. 1916.	....	20 00	20 00
" " "	9 juin 1916.	....	3 00	3 00
" (loyer expira le 31 mars 1912)	....	....	5 00	5 00
Droit de passage sur lisière de terrain	26 avril 1916.	1 00	....	1 00
Loyer de terre	4 avril 1916.	1 00	....	1 00
		3,459 00	2,301 84	5,760 84

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 13—Loyers hydrauliques et autres.

Balances dues en avril 1908.	Totaux.	Numéro.	Location.	Noms des propriétaires.
$ c.	$ c.			*Ventes de terres—Compte principal.*
12,002 83	12,092 83	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern........................
433 34	433 34	2	Propriété Bonner, Québec......	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy.
333 34	333 34	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell.....
300 00	300 00	4	....	Abraham Thompson..................
147 80	147 80	5	....	John Boomer........................
248 40	248 40	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan ...
154 80	154 80	7	....	N. H. Bowen ....
600 00	600 00	8	....	Succession Robert Reid..............
333 33	333 33	9	....	John Chevalier......................
533 33	533 33	10	....	Daniel Holden.......................
333 33	333 33	11	....	George Creeley......................
63 00	63 00	12	....	Thomas McAdam ....
12,573 50	15,573 50			
				Ventes de terres—Comptes des intérêts.
6,298 25	6,298 25	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern (à maturité)..........
558 00	558 00	2	Propriété Bonner, Québec......	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy.
120 00	120 00	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell.....
306 00	306 00	4	....	Abraham Thompson..................
155 22	155 22	5	....	John Boomer........................
275 82	275 82	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan....
208 95	208 95	7	....	N. H. Bowen........................
828 00	828 00	8	....	Succession Robert Reid ....
190 00	190 00	9	....	John Chevalier ....
298 68	298 68	10	....	Daniel Holden......................
35 91	35 91	11	....	George Creeley......................
100 00	100 00	12	....	Thomas McAdam ....
100 00	100 00	13	....	Joseph Brook, locataire.............
9,474 83	9,474 83			

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 août 1916.

etc., comptes des locataires, 1915-16.

Description de la propriété.	Numéro.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Balances travaux transférées aux Travaux publics par l'A.C. du 27 avril 1909.	Totaux.
			$ c.	$ c.
Hamilton et Port-Dover et Caledonia.	1	....	12,092 83	12,092 83
Lot n° 1, rue Wolfe.	2	....	433 34	433 34
" 9 "	3	....	333 34	333 34
" 49 "	4	....	300 00	300 00
" 73 et 74, rue Tower	5	....	147 80	147 80
" 64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware.	6	....	248 40	248 40
" 67 et 68, rue Monument.	7	....	154 80	154 80
" 22 et 23, rue Wolfe.	8	....	600 00	600 00
" 32, rue Wolfe.	9	....	333 33	333 33
" 65 et 66, rue Wolfe.	10	....	533 33	533 33
" 31, rue Wolfe...	11	....	333 33	333 33
" 135, rue Church.	12	....	63 00	63 00
			15,573 50	15,573 50
....	1	30 juin 1874..	6,298 25	6,298 25
Lot n° 1, rue Wolfe	2	1er mai 1889..	558 00	558 00
" 9 "	8	" 1889..	120 00	120 00
" 49 "	4	" 1889..	306 00	306 00
" 73 et 74, rue Tower.	5	" 1889..	155 22	155 22
" 64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware.	6	" 1889..	275 82	275 82
" 67 et 68, rue Monument	7	" 1889..	208 95	208 95
" 22 et 23, rue Wolfe	8	" 1889..	828 00	828 00
" 32, rue Wolfe.	9	1er nov. 1863..	190 00	100 00
" 65 et 65. rue Wolfe	10	" 1863..	298 68	298 68
" 31, rue Wolfe.	11	" 1863..	35 91	35 91
" 135, rue Church.	12	" 1863..	100 00	100 00
Hôtel Monument.	13	" 1863..	100 00	100 00
			9,474 83	9,774 83

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1916.

OTTAWA, 18 novembre 1916.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des dépenses encourues par le ministère pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

On remarquera que le rapport diffère beaucoup par sa forme de celui des années précédentes. Les renseignements qui étaient enregistrés dans les tableaux " A " et " B " sont contenus, cette année, dans un seul tableau, en plaçant vis-à-vis de la désignation des travaux tous les montants dépensés par le ministère, pour la construction, les réparations, le loyer, les salaires, etc., ainsi que les sommes dépensées pour le concierge, l'éclairage, le chauffage, l'eau et le pouvoir électrique actionnant les machineries.

En rapport avec l'Etat " C ", qui contenait les montants prêtés aux Commissions des Havres, comme il n'y a pas eu, depuis quelques années, aucune transaction de ce genre, par le ministère, et étant donné qu'on n'en prévoit pas dans un avenir prochain, on a cru qu'il était mieux de discontinuer son insertion dans le rapport.

Le montant total des dépenses pour le présent exercice financier a été de $19,539,298.04, soit une diminution de $9,744,018.78.

Le travail fait par le personnel du bureau du comptable, en 1915-16, peut se résumer brièvement comme suit:—

—	Nombre de chèques.	Montant.
		$ cts.
Paiements directs par chèques du ministère—		
Emis par le bureau du comptable à Ottawa	73,895	6,195,200 74
Emis par les agents du ministère à Saint-Jean, N.-B., Edmonton, Alta., New-Westminster, C.-B., et Dawson, Yukon.	34,288	2,070,185 22
Total des chèques du ministère	108,183	8,265,385 96
Paiements faits par chèques émis par le receveur général pour travaux sous contrats, etc., faits sur demande du comptable à l'Auditeur général	1,218	11,273,912 08
Total des dépenses	...	19,539,298 04

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable en chef et contrôleur.

ETATS DES DÉPENSES

DURANT

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.									
Amherst, bureau de poste, etc.	13 50								13 50
" " (ancien)	1,234 98	19 30		406 31	398 28	233 88			2,292 78
Annapolis, bureau d'immigration	195 00								195 00
" bureau de poste, etc		573 28		426 61	265 29	155 50	30 00		1,450 68
Antigonish, "		67 05		468 71	301 84	282 20			1,119 80
Arichat, "		27 24		180 45	274 50	48 86			531 05
Baddeck, "		13 43		432 44	210 00	62 98			718 85
Bear River, à	2'246 45								2,246 45
Bridgewater, "		204 34		501 57	210 68	396 98	32 35		1,345 92
Canning, "	22 60								22 60
Canso, "		617 95		416 57	338 75	287 98			1,661 25
Chester, "	32 75								32 75
Darmouth, " (ancien)		79 61		455 55	167 57	125 04	53 50		881 27
" " (nouveau)	26,224 81								26,224 81
Digby, bureau de poste		407 38	4 00	511 91	326 31	504 48	32 00		1,786 08
Glace Bay, "		269 09	7 00	651 80	446 90	503 95	55 00		1,933 74
Guysborough, "		241 53		245 55	298 00	212 00			997 08
Halifax, bureau des archives			243 75	19 50		13 00			276 25
" station de quarantaine		4 32							4 32
" douanes, etc	5,254 56	1,043 85	223 54	4,878 95	1,204 05	516 39	608 15	207 05	13,936 54
" entrepôt de vérification, etc		108 83	1,400 00	1,027 32	268 75	58 84	57 46		2,921 20
" édifice d'immigration		1,717 61			388 53	0 90	243 88		2,350 92
" hôpital de détention	1,160 00				187 50		311 33		1,658 83
" édifice Denis, (Milice et Déf.)		942 98	8,950 15						9,893 13
" bureau de poste, etc		3,044 96		7,273 75	1,158 78	2,011 83	613 90	617 04	14,720 26
" station postale (extrémité nord)	185 00								185 00
" bureau des travaux publics (résidence des commis des travaux)			41 25						41 25
Inverness, bureau de poste		358 37		417 91	297 25	343 01	45 00		1,461 54
Kentville, ferme expérimentale	1,018 44				339 03	297 96			1,655 43
" bureau de poste, etc		314 40		455 96	242 89	317 25	50 00		1,380 50
Liverpool, "		254 18		410 06	228 28	349 55	18 00		1,260 07
Lunenburg, "	791 42			468 46	281 71	612 63	59 00		2,213 22
Middleton, "	73 25								73 25
Napan, ferme expérimentale	5,460 36				38 75	249 63			5,748 74

New Glasgow, bureau de poste, etc.	1,228 48	182 26		470 20	294 88	523 42	100 00		2,799 24
North Sydney, édifice d'immigration.		44 47			87 50	17 06	14 00		163 03
" station de quarantaine.		1,000 00							1,000 00
" bureau de poste.	741 82	69 28		528 36	545 75	723 34	32 00		2,640 55
" bur. des trav. pub. (ingénieur)			700 00						700 00
Parrsboro, bureau de poste.		311 72	22 50	546 36	567 50	313 55	52 00	10 00	1,823 63
Pictou, douanes, etc.	822 40	294 30		308 25	19 00	57 72	175 00		1,676 67
" bureau de poste.		592 57		310 25	247 68	882 36	175 00		2,207 86
Shelburne, bureau de poste, etc.		374 91		480 23	247 22	301 52			1,403 88
Shubenacadie. "	1,521 70								1,521 70
Springhill, "		107 25		563 63	361 18	400 88	30 00		1,462 94
Sydney, édifice Post (Marine et Pêcheries).			588 00						588 00
" bureau de poste, etc.	1,732 95	227 95		745 29	372 50	596 05	58 00		3,732 74
Sydney Mines, bureau de poste, etc.		79 80		476 15	498 00	267 87	30 00		1,351 82
Truro, bureau de poste		302 79		530 16	10 00	416 90	30 00		1,289 85
Westville, "		109 30		406 41	363 00	227 89	21 00		1,127 60
Weymouth, "			108 33						108 33
Windsor, bureau d'immigration			393 75						393 75
" bureau de poste, etc.	1,076 24	72 65		625 74	288 25	533 20	107 45		2,703 53
Wolfville, bureau de poste.	865 61	28 60		483 20	216 00	176 78	34 00		1,804 19
Yarmouth, " etc.		463 29		517 23	321 36	800 49	72 00		2,174 37
Bureaux de moindre imp. dans la province.		146 25							146 25
Totaux, *Nouvelle-Ecosse*.	51,707 32	14,717 09	12,877 27	26,640 87	12,313 46	13,823 87	3,140 02	834 09	136,053 99
Ile du Prince-Edouard.									
Charlottetown, ferme expérimentale.	1,779 40				246 43	130 20			2,156 03
" donane, etc.		182 84	70 00	604 65	517 86	54 84	34 00		1,464 19
" bureau d'immigration			189 54			4 06			193 60
" bureau de poste, etc.	1,602 77			2,887 83	878 29	1,472 36	225 00		7,066 25
" bureau des travaux publics (résidence des com. des tr.)			24 00						24 00
Georgetown, bureau de poste, etc.		87 47		140 00	274 73	45 38			547 58
Montague, "		17 73		173 16	301 74	88 98			581 61
Souris, "		242 26		426 57	377 05	198 00			1,243 88
Summerside. "	4,623 35	63 07		491 61	695 00	448 55	45 00		6,366 58
Tignish, "		549 01	6 00	561 12	523 50	83 10			1,722 73
Bureaux de moindre imp. dans la province.		8 75							8 75
Totaux, *Ile du Prince-Edouard*.	8,005 52	1,151 13	289 54	5,284 94	3,814 60	2,525 47	304 00		21,375 20
Nouveau-Brunswick.									
Bathurst, bureau de poste, etc.	921 17	215 10		480 76	386 83	594 14			2,598 00
Campbellton, bureau de poste, etc.	786 16	13 70		506 37	445 25	538 40	52 00		2,341 88
Chatham, "	200 00	53 74	45 00	310 51	479 70	333 45	20 00		1,442 40
Clair, bureau d'immigration			140 00						140 00
Dalhousie, bureau de poste, etc		377 02		408 26	279 25	105 29	26 00		1,195 82

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.									
Edmundston, bureau d'immigration			130 00						130 00
Fairville, bureau de poste		155 58	50 00	477 18	318 23	189 35	18 00		1,208 34
Fredericton, ferme expérimentale	4,306 48				347 46	16 28			4,670 22
" bureau de l'ingénieur de district		32 31	109 42			2 00	30 00		173 73
" ancien bureau de poste (douane)		103 30		526 62	477 75	378 87	81 00		1,567 54
" nouveau bureau de poste	10,087 80	156 97	19 00	560 59	865 35	756 82	14 54		12,461 07
" édifice d'immigration		31 00				12 64			43 64
Grand-Falls, bureau de poste		31 50	66 66	508 37	431 27	137 52	32 00		1,207 32
Hartland, bureau de poste, etc		56 80		510 42	321 19	121 85	30 00		1,040 26
Hillsborough, bureau de poste, etc		282 57		426 41	143 71	68 49			921 18
Marysville, bureau de poste		64 90		163 55	259 13	44 30	26 00		557 88
Milltown, bureau de poste, etc	15,351 25	12 02		422 41	499 90		9 00		16,294 58
Moncton, bureau de poste	1,871 75	631 00		505 85	801 18	653 98	134 00		4,597 76
Newcastle, bureau de poste, etc		285 14		574 42	448 65	620 40	35 00		1,963 61
Ossekeag (Hampton), bureau de poste	3,481 53	49 80	25 00	427 21	281 38	86 25			4,351 17
Richibucto, bureau de poste		247 34		435 41	316 91	39 15			1,038 81
St-George, bureau de poste	3 38								3 38
St-Jean, édifice de la banque de Commerce, (agence de la Marine)		111 60	1,400 00			16 62			1,528 22
St-Jean, station de quarantaine (île Partridge)		299 00		720 00			1,104 66		2,123 66
St-Jean, douane, etc	4,634 59	1,724 50	337 50	3,959 99	2,190 00	939 90	1,586 64	288 33	15,661 45
" salle d'exercices militaires	385 75	802 91							1,188 66
" banque d'épargnes		144 23		6 13	371 44	201 70	13 97		737 47
" édifice d'immigration	710 00	749 39	2,105 32	1,464 00	3,761 49	1,401 49			10,191 69
" " " hôpital de détention				670 00					670 00
" ancien bureau de poste, etc		510 92	10 00	3,213 98	1,083 76	2,859 69	1,342 19	3 80	9,024 34
" nouveau " "	81,003 92	296 25		836 42	2,058 15	95 63		7 19	84,297 56
" ouest, bureau de poste		101 33		464 96	150 37	281 68	10 50		1,008 84
" bureau de transport naval			100 00						100 00
" bureau de l'ingénieur de district			231 39			83			232 22
St-Stephen, bureau d'immigration			169 57			2 70	9 59		181 86
" bureau de poste, etc		172 20		579 08	278 85	332 52	64 36		1,427 01
" Bridge, bureau de poste, etc						18 60			18 60

Sussex bureau, de poste, etc.		700 65		422 46	418 00	185 23	51 50		1,777 84
Tracadie, lazaret.	3,441 12	144 05		820 00	2,394 18	65 88			6,865 23
Woodstock, bureau de poste, etc.		54 66		550 70	369 86	399 41	34 00		1,408 63
Bur. de moindre importance dans la prov.		2 50							2 50
Totaux *Nouveau-Brunswick*	127,184 90	8,613 98	4,938 86	20,952 06	20,179 24	11,501 06	4,724 95	299 32	198,394 37
Québec.									
Acton Vale, bureau de poste		15 95		507 27	181 89	266 89	24 00		996 00
Arthabaska, bureau de poste	2,026 92	88 79		529 64	338 63	421 71	100 00		3,505 69
Asbestos, bureau de poste			276 03						276 03
Aylmer, bureau de poste		312 16		135 46	224 25	226 15	45 75		943 77
Beauharnois, bureau de poste			281 25						281 25
Beebe-Junction (édifice d'immigration)		30 42		87 05					117 47
Berthierville, bureau de poste		95 72			163 50	81 57	36 25		377 04
Black-Lake, bureau de poste			150 82						150 82
Buckingham, bureau de poste		113 20		210 47	251 28	131 40	37 20		743 55
Cacouna, bureau de poste			62 50						62 50
Cap Rouge, ferme expérimentale	4,978 11				794 95				5,773 06
Chicoutimi, bureau de poste, etc.		895 41	330 00	689 78	389 74	552 50	375 00		3,232 43
Coaticook, arsenal	16,654 65								16,654 65
Coaticook, bureau poste, etc.		487 39		548 64	319 52	298 97	62 50		1,717 02
Compton, bureau de poste	790 34	26 00	146 05						962 39
Cookshire, bureau de poste	623 25	25 10		416 04	237 84	155 92	20 00		1,478 15
Drummondville, bureau de poste, etc.	1,260 07	72 32		544 11	265 25	160 94			2,302 69
Dundee, douane					103 00	63 00			166 00
East-Angus, bureau de poste	22,679 18			125 46	611 66	29 90	15 00		23,461 20
Farnham, bureau de poste		567 57		321 05	121 50	82 90			1,093 02
Fraserville, bureau de poste, etc.		126 13		427 96	273 55	190 42	250 00		1,268 06
Granby, bureau de poste		310 84		321 40	283 60	177 94	150 00		1,243 78
Grand'Mère, édifice public	1,626 55								1,626 55
Grosse Isle, station de quarantaine	14,078 93								14,078 93
Grosse Isle, sta. de quarantaine, nouv. édifices	29,632 36								29,632 36
Hull, bureau de poste		28 44		153 00	371 53	112 19	310 03		976 19
Iberville, bureau de poste		97 01		482 05	73 80	40 68	38 00		731 54
Jeune Lorette (Loretteville), bureau de poste.	90 19								90 19
Joliette, douane, (temporaire)	21 35		600 00			29 54	14 00		664 89
Joliette, accise (temporaire)	5 00		360 00			10 76	5 50		381 26
Joliette, bureau des poids et mesures (temp.)			308 00						308 00
Joliette, bureau de poste (temporaire)		73 72	1,265 00	44 43	103 25	99 10	42 00		1,627 50
Joliette, bureau de l'inspecteur des postes			286 00			0 52	4 50		291 02
Joliette, bureau de poste, etc	20,121 62			559 92	242 45	9 05			20,933 04
Jonquières, bureau de poste	9,711 33			99 99	231 80				10,043 12
Knowlton, bureau de poste, etc.		14 16		165 59	336 05	155 95	21 00		692 75
Lachine, bureau de poste	2,445 00	690 30		117 66	210 22	246 46	49 87		3,759 51
Lachute, bureau de poste		82 30		419 36	194 13	447 96	37 50		1,181 25
Lacolle, bureau d'immigration		115 20	88 00		24 94	11 00			239 14
Laprairie, bureau de poste		9 46		157 34	171 58	72 87	45 00		456 25
L'Assomption, bureau de poste		102 56		335 10	192 75	103 21	65 00		798 62

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.									
Lennoxville, ferme expérimentale	739 98				184 78	26 94			951 70
Lévis, arsenal et hangar à canons	1,153 35								1,153 35
Lévis, bureau de poste, etc	999 71	3 50		528 24	547 05	300 16	250 00		2,628 66
Longueuil, bureau de poste		195 83		464 10	289 51	103 38	61 42		1,114 24
Louiseville, bureau de poste	3,572 16	13 75		463 42	298 50	259 73	20 00		4,627 56
Magog, bureau de poste, etc	314 21	17 00		426 61	304 75	199 92	78 56		1,341 05
Marieville, bureau de poste		51 25		388 04	198 67	142 35	28 00		808 31
Matane, bureau de poste	6,509 96	31 73		441 63	544 10	22 35	33 00		7,582 77
Mégantic, bureau de poste		336 49		537 68	218 25	479 59	42 00		1,614 01
Montmagny, bureau de poste, etc	185 04	6 37	115 92	437 02	217 63	169 40	50 00		1,181 38
Montmagny, hangar des Travaux publics			70 83						70 83
Mont-Joli, bureau de poste			50 11						50 11
Montréal bur. des arch., édi., banq. de Qué.			416 65			0 70	46 56		463 91
Montréal, bur. des archives (édifice Duluth).		6 25	990 00			4 10			1,000 35
Montréal, Station Bonaventure, ch. des mal.		24 58							24 58
" douanes etc	7,181 03	169 99		5,633 68	1,348 20	1,058 92	440 00		15,831 82
" " (bureau du canal)					30 51	40 90	12 00		83 41
" bureau des méssag. (édifice Reid)		38 00	29,166 66			843 85	440 00		30,488 51
" vieil entrepôt de vérification		3,494 65	35 00	14,703 42	1,497 21	2,281 11	1,092 34	641 29	23,745 02
" nouvel " "	364,242 88	118 34		335 67	2,896 72	145 75			367,739 36
" édifice du Revenu de l'intérieur	438 42	74 30		989 71	524 71	184 62	100 00		2,311 76
" édifice d'immigration	1,169 09	1,214 58		39 00	3,233 26	411 15	1,405 99	177 58	7,650 65
" laboratoire des produits forestiers.		257 15		1 75	293 92	391 71	100 00	257 50	1,302 03
" magasins d'artillerie		9 45	3,934 00						3,943 45
" bureau de poste, etc	40,101 23	11,021 50	359 49	62,450 46	6,170 30	14,984 34	3,267 52	5,135 71	143,490 55
" " ann. (vieil édifice du ***Herald***)	1,908 28		2,844 42	185 58	372 30	152 70	100 00	92 98	5,656 26
" " " " (atelier)....)	430 85								430 85
" station postale "A," etc	12,303 51	214 01	78 50	1,510 05	595 15	430 12	181 00	77 99	15,390 33
" " "B"		1,758 92	250 00	2,197 77	441 25	709 72	400 00		5,757 66
" " "C"	2,404 50	198 21		1,538 71	637 63	867 67	457 37		6,104 09
" " "D"		578 20		869 40	513 14	234 57	100 00		2,295 31
" " "E"		135 97	75 00	757 28	390 37	452 54	397 92		2,209 08
" " "F"	5,089 54	101 97	600 00	1,318 03	646 71	201 57	120 00		8,077 82
" " "G"	1,222 35								1,222 35

" " "H," etc	7,814 78	754 13	102 93	6,388 45	2,433 49	672 95	1,363 31	2,280 60	21,810 64
" " "L"	4,827 48	254 08		1,271 87	351 61	149 50	160 69		7,015 23
" " "M"		139 91	365 00	408 71	120 09	148 45	15 00		1,197 16
" " "N"		51 00	2,250 00	60 85	132 47	279 01	32 00		2,805 33
" " "O"	2,749 29	29 15		555 82	337 18	159 61			3,831 05
" " "S"		306 64		76 05	236 51	164 12	36 00		819 32
" station postale Hochelaga		562 73		215 07	200 23	188 08	96 00		1,262 11
" " Ste-Cunégonde		1 25	2,187 50						2,188 75
" " St-Henri	318 35	225 91		440 10	224 99	179 25	49 39		1,437 99
" Station Windsor, chamb. des mall.		5 00	213 00						218 00
" Edifice Prud'homme (ministère des (Travaux publics, etc)		2 45	2,228 33		12 20				2,242 98
" Edifi. Shaughnessey (Marine, etc.)	209 44	55 62	13,956 73	0 92		87 90	16 00		14,326 61
" bureau de l'ingénieur surveillant des Travaux publics			909 46			8 30	21 34		939 10
" généralement				2,555 81					2,555 81
Murray-Bay, bureau de poste, etc	15,981 33			519 96	191 92	186 84	70 80		16,950 85
Nicolet, bureau de poste, etc.		102 35							102 35
Nominingue, édifice d'immigration		10 05	1 00	300 00	357 00	12 00			680 05
Péribonka, édifice d'immigration				16 66	40 37				57 03
Pierreville, bureau poste		257 87		167 03	122 00	21 93	15 00		583 83
Plessisville, bureau poste		347 33		167 75	261 00	264 34	83 85		1,124 27
Québec, bureau des archives			450 00	360 00	22 25	8 17			840 42
" bureau des grains de semence			325 00						325 00
" citadel. (quartiers du gouv. Général)		2,643 51	64 00	549 00	732 19	179 56			4,168 26
" bureau des mesureurs de bois				180 00					180 00
" douane, etc	10,531 53	721 99	93 00	3,670 92	1,775 35	1,111 25	800 00	700 00	19,404 04
" salles d'exer. milit. (prolongement)	31,925 06								31,925 06
" entrepôt de vérification	10,456 44	355 20		2,514 77	1,436 96	562 03	900 00	688 54	16,913 94
" bureau des poids et mesures		46 00			77 28	10 11			133 39
" bureau d'immigration (101 St-Jean)			525 00						525 00
" édifice d'immigration (jetée Louise)	20,114 78	69 27			950 07	1,701 02	401 81	1,028 54	24,265 49
" édifice de détention des immigrants (parc Savard)	4,566 00	98 43			1,325 84	184 08	790 63		6,964 98
" hôpital de détention des immigrants (résidence du médecin surintendant)			650 00						650 00
" éc. de la mar. (116 Côte de la Mont.)			379 17						379 17
" agence de la marine (quai du Roi)					445 97		750 00		1,195 97
" quartiers des pilotes (édifice R. et O.)		148 50	980 00						1,128 50
" observatoire	402 98					66 33	100 00		569 31
" bureau de poste, etc. (agrandissem.)	169,786 58	1,001 36	201 50	7,501 42	1,618 84	1,434 96	750 00	826 93	183,121 59
" station postale 'B'		192 11	3,500 00			89 00		50 00	3,831 11
" bureau de poste de Candiac			447 92						447 92
" bureau de poste de St-Roch				870 70	357 63	351 36	800 00		2,379 69
" bureau de poste de St-Sauveur		496 70		422 81	250 77	118 91	193 75		1,482 94
" bureau de poste, examinateur			240 00						240 00
" bureau de l'ingénieur des Travaux publics (édifice du Merger)		10 00	2,545 50	6 30		81 80		9 45	2,653 05

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$. c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
Québec, généralement				5,927 79					5,927 79
Richmond, bureau de poste, etc		177 29		520 09	296 23	250 19	25 00		1,268 80
Rigaud, bureau de poste, etc		133 38		321 15	285 55	224 15	11 00		975 23
Rimouski, bureau de poste, etc		107 95		362 54	309 70	164 76	37 50		982 45
Roberval, édifice d'immigration		24 45		16 66	55 00	587 17			683 28
" bureau de poste, etc	355 00	166 70		495 41	335 00	210 90	37 50		1,600 51
Rock-Island, bureau de poste, etc		71 05		465 96	327 11	217 46	28 50		1,110 08
Shawinigan-Falls, bureau de poste		652 47		427 86	412 25	104 90	14 56		1,612 04
Shawville, bureau de poste	16,774 62								16,774 62
Sherbrooke, bureau de poste, etc		386 81		776 55	562 33	531 28	39 32		2,296 29
" bureau de l'inspect. des postes			1,245 00			16 50			1,261 50
" bureau de l'ingénieur (M.T.P.)			1,700 33						1,700 33
Sorel, bureau de poste, etc		515 68		599 05	576 22	528 84	256 80		2,476 59
Ste-Agathe des Monts, bureau de poste	15,830 81			277 31	371 10	4 00			16,483 22
Ste-Anne de Bellevue, bureau de poste			312 50			25 20	26 13		363 83
Ste-Anne de la Pocatière, ferme expérim	6,934 87				96 00				7,030 87
St-Eustache, bureau de poste			350 00			44 38	27 50		421 88
St-Félix de Valois, bureau de poste			70 84						70 84
St-Gabriel de Brandon, bureau de poste	5,772 93	34 12	50 01	381 83	311 37	22 06			6,572 32
St-George de Beauce, bureau de poste			216 67						216 67
St-Hyacinthe, édif., du Revenu de l'intérieur	160 00	63 45		411 36	219 36	35 40	100 00		989 57
" bureau de poste, etc		480 10		672 99	218 74	285 66	150 00		1,807 49
St-Jean, douane		137 85		349 92	128 00	41 25	60 00		717 02
" bureau d'immigration		63 64	5 50						69 14
" bureau de poste		117 69		320 82	194 91	182 85	50 00		866 27
St-Jean de Matha, bureau de poste			31 25						31 25
St-Jérôme, bureau de poste, etc		80 64		411 01	309 91	59 48	58 47		919 51
St-Lambert, bureau de poste		1,486 96		479 10	266 75	184 37	33 15		2,450 33
St-Ours, bureau de poste	242 65								242 65
Ste-Rose, bureau de poste			310 50						310 50
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc	3,245 89	45 55		450 81	228 22	133 56	22 59		4,126 53
Terrebonne, bureau de poste, etc		251 42		324 67	201 08	81 70	15 00		873 87
Thetford Mines, bureau de poste, etc		30 08		180 90	266 81	240 10	30 00		747 89
Trois-Rivières, nouveau bureau de poste	60,372 48								60,372 48
Trois-Rivières, bureau de poste et bureau de l'inspecteur		183 34	490 00	968 20	196 00	391 70	50 36		2,279 06

Trois-Pistoles, bureau de poste	....	....	125 00	....	....	....	....	....	125 00
Valleyfield, bureau de poste, etc	....	353 44	....	604 11	536 17	251 90	90 00	....	1,835 62
Verdun, bureau de poste	1,089 75	15 05	83 06	....	....	....	....	....	1,187 86
Victoriaville, bureau de poste, etc	....	282 50	1 00	358 80	206 16	274 90	62 50	....	1,185 86
Waterville, bureau de poste, etc	26 43	....	....	....	....	....	....	....	26 43
Bur. de moindre importance, dans la prov.	....	602 91	....	....	27 50	545 00	6 00	....	1,181 41
Totaux, *Québec*	967,200 41	39,805 20	80,746 93	148,941 88	50,058 96	43,348 88	19,649 14	11,967 11	1,361,710 51

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Entretien.	Loyers.	Salaires et fourniture.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir.	Total.
Ottawa	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Édifices des ministères:—										
Edifice des douanes	599,832 89									599,832 89
" de l'est et additions	12,376 59									12,376 59
Edifice Langevin, réparations au toit en cuivre		1,948 97								1,948 97
Edifice Langevin, nouvel ascenseur	10,093 00									10,093 00
Edifice du parlement, améliorations	6,345 17									6,345 17
Edifice du parlement, enlèvement des débris, après l'incendie du 3 février 1916.	45,728 01									45,728 01
Edifices du parlement et des ministères, généralement					59,837 98	38,641 72	20,974 52			119,454 22
Protection contre incendies	2,323 25									2,323 25
Terrains, y compris le parc Major			18,619 45		720 00	858 00	423 91			20,621 36
Enlèvement de la neige			5,450 84							5,450 94
Pouvoir pour les ascenseurs									15,480 91	15,480 91
Posage de nouv. fils élect	57,325 18									57,325 18
Réparations et ameublement		403,134 52								403,134 52
Meubles en acier	54,720 70									54,720 70
Service téléphonique			38,194 48							38,194 48
Site pour les nouveaux édifices des ministères.—										
Acquisition des propriétés.—										
Rue Sussex	986 49									986 49
Rue Wellington	78,606 44									78,606 44
Entretien des édifices employés pour les bur. du gouvern.:—										
Rue Wellington, ouest		2,669 96	3,130 99		3,300 00	6,283 70	849 59			16,234 24
Entretien des propriétés louées à des locat. particuliers:—										
Rue Sussex		1 72								1 72
Rue Wellington, est			1,959 92			569 57	48 05			2,577 54
Rue Wellington, ouest			23,495 70							23,495 70
Edifice des archives					1,680 00	837 89	339 93			2,857 82

Observatoire astronomique						1,089 94	693 49			1,783 43
Laboratoire biologique						334 66	114 31			448 97
Ferme expérimentale	42,801 61					4,093 13	1,750 11			48,644 85
Musée des Pêcheries						358 00	135 18			493 18
Edif. pour l'essai des combust.						966 14	202 13			1,168 27
Edifice des Mines, rue Sussex					3,000 00	2,422 35	654 75			6,077 10
Gal. Nat. des Arts (peintures)	23,866 50		720 00							24,586 50
Bureau de poste, nouv. ascen.	6,260 25				4,920 00	2,342 30	994 87			14,517 42
Imprimerie Nationale, moteur générateur	11,823 75				720 00	12,063 90	2,313 46			26,921 11
Travaux publics (atelier)					820 00	1,472 62	258 96			2,551 58
Rideau Hall:— Terrains 14,982 47; Neige 1,746 14; Ecl. et chauffage 17,000 00; Gardien 720 00	32,685 53	9,452 97								42,138 50
Gardien			34,448 61							34,448 61
Hôtel des Monnaies					720 00	4,049 90	268 83			5,038 73
Cour Suprême					1,200 00	1,123 62	359 64			2,683 26
Chantier de l'île Victoria							228 39			228 39
Musée Victoria	20,816 78				7,860 00	7,605 22	3,240 24			39,522 24
Edifices loués				483,755 53	16,440 00	6,905 03	16,332 70			523,433 26
Totaux, *Ottawa*	1,006,592 14	417,208 14	126,019 99	483,755 53	101,217 98	92,017 69	50,183 06		15,480 91	2,292,475 44

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.									
Acton, bureau de poste, etc		1,440 64		463 50	321 43	133 84			2,359 41
Alexandria, "		52 65		506 47	262 06	234 65	7 50		1,063 33
Almonte, "	3,969 11	82 31		432 16	433 84	118 06	75 00		5,110 48
Amherstburg, "		229 45		423 86	216 00	177 00	35 00		1,081 31
Arnprior, "		122 99		504 92	288 46	703 45	32 00		1,651 82
Athens, "		20 15		66 55	278 97	152 45			518 12
Aurora, "	15,018 13			213 47	273 00	11 36			15,515 96
Aylmer, "		328 40		645 62	500 34	250 13	19 16		1,743 65
Barrie, salle d'exercices militaires	46,943 52								40,943 52
" bureau de poste, etc	1,637 46	202 41		445 96	554 54	359 48	50 00		3,249 85
Belleville. "		543 09		792 11	818 29	811 16	83 25		3,047 90
Blenheim, "			200 00						200 00
Bowmanville, "		447 51		582 94	209 31	223 78	17 01		1,480 55
Bracebridge, "	2,964 29	516 02		425 08	330 38	126 81	8 31		4,370 89
Brampton, "	781 65	127 88		475 17	282 32	134 93	20 84		1,822 79
Brantford, ancienne salle d'exercices milit	331 80								331 80
" nouvelle " "	859 81	250 00							1,109 81
" nouveau bureau de poste	19,005 96	134 60		1,463 97	1,002 15	379 55	57 02	259 85	25,303 10
" ancien "		84 57		507 35	296 33	168 29	37 88	22 67	1,117 09
Bridgeburg, bureau de poste		159 10		388 77	198 00	139 09	20 00		904 96
Brockville, bureau de poste, etc	1,981 82	213 30		796 94	533 60	919 60	170 00		4,615 26
Brussels, "	42 85								42 85
Burford, "	22,117 71								22,117 71
Burk's Falls, "	82 43								82 43
Carleton Place, "	314 84	1,092 00		529 16	218 50	269 89	29 95		2,454 34
Cayuga, "		153 81		314 52	79 86	83 44	5 50		637 13
Chatham, "		260 77		664 34	288 30	197 94	12 12		1,423 47
Chesley, "		95 89		513 06	234 54	337 42	25 00		1,205 91
Clinton, "		484 48		258 37	339 86	279 81	11 37		1,373 89
Cobalt, "		18 60	2,333 33						2,351 93
Cobourg, édifice d'immigration		8 45	212 50		1 00	15 50			237 45
" bureau de poste, etc		326 22		657 40	296 84	389 33	50 76		1,720 55
" nouvel édifice public	3 50								3 50
Collingwood, bureau de poste, etc	15,969 25	6 75		336 14	451 00	55 80			16,818 94
Copper Cliff, "	90 42								90 42

Cornwall, bureau de poste, etc.	846 50	313 02		619 07	620 30	449 50	75 00		2,923 39
Deseronto, "		304 04		609 02	337 50	287 23	39 00		1,576 79
Dresden, "		261 90		486 08	225 55	198 19	27 50		1,199 22
Dundas, "		902 47		487 81	257 25	183 55	23 83		1,854 91
Durham, "	38 49								38 49
Eganville, "	4,531 16	19 25		358 06	279 18	334 06	28 32		5,550 03
Elmira, "	18,478 03			143 32	239 13				18,860 48
Elora, "		312 95		504 80	202 73	140 39		5 85	1,166 72
Essex, "	9 60	87 82		522 81	299 35	144 09	37 50		1,101 17
Fergus, "		292 93		531 80	237 13	188 13		7 05	1,257 04
Forrest, "	97 43								97 43
Fort Frances	19 28								19 28
Fort William, bureau de l'ingénieur de dist			1,033 39						1,033 39
" salle d'exercices militaires	3 38								3 38
" entrepôt de vérification, etc.	32,470 19	26 24				66 71		45 85	32,608 99
" édifice d'immigration		4 00	104 40			3 46			111 86
" revenu de l'intérieur			198 00						198 00
" bureau de poste		152 35		585 41	1,472 50	344 33	90 00		2,644 59
Galt, salle d'exercices militaires	29,810 62								29,810 62
" bureau de poste, etc.		695 92		638 50	284 25	170 86	63 62		1,853 15
Gananoque, douane		6 70		2 03	190 91	43 72	9 75		253 11
" bureau de poste, etc.		90 30		542 10	296 25	227 35	15 61		1,171 61
Georgetown, "	105 60								105 60
Glencoe, "		223 33		474 84	233 52	264 58			1,196 27
Goderich, "		246 72		530 89	451 02	169 28			1.397 91
Gore Bay, "	1,822 10								1,822 10
Grimsby, "	52 56	9 42		557 64	129 55	94 67	16 13		859 97
Gravenhurst, à	88 48								88 48
Guelph, bureau de poste, etc.		561 30		715 25	528 53	244 05	47 03		2,096 16
Hamilton, bureau de poste, etc.	2,913 84	909 71	1,500 00	8,238 17	1,116 25	1,646 15	2,213 90	58 48	18,596 50
" station postale 'B'	96 99								96 99
Hanover, bureau de poste, etc.	14,439 10	17 74		266 20	230 84	85 38			15,039 26
Harriston, bureau de poste, etc.		536 85		599 48	499 24	289 45	34 00		1,959 02
Hawkesbury, bureau de poste, etc.		18 92		451 39	183 02	146 73	17 82		817 88
Hespeler "	70 45								70 45
Ingersoll, salle d'exercices militaires	14 00								14 00
" bureau de poste (addition)	8,279 34	60 52		665 16	557 43	238 00	24 00		9,824 45
" bureau de poste temporaire			375 00		3 00				378 00
Kemptville, bureau de poste, etc.	3,687 46	69 52		333 85	244 32	226 21	20 00		4,581 36
Kenora, bureau de poste, etc.		701 75		536 50	605 88	467 21	70 76		2,382 10
Kincardine, bureau de poste.		155 45		298 59	345 42	327 70	20 00		1,147 16
Kingston, douane	763 26	721 92		789 57	567 50	131 16	59 15		3,032 56
" bureau d'immigration.		86 88	150 00			2 20			239 08
" bureau du rev. de l'intérieur, etc.	763 27	179 78	2,732 07	661 78	349 15	105 53	51 94		4,843 52
" magasins d'artillerie			1,166 67						1,166 67
" bureau de poste, etc.	763 27	936 96		852 30	726 80	741 18	59 42		4,079 93
" dortoir des cadets, collège milit-royal.	2,454 26								2,454 26
Kingsville, bureau de poste, etc	32 31								32 21
Kitchener—entrepôt de vérification			751 25	2 50	70 00	5 12	2 26		831 13

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et amélioration.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.									
Kitchener, station du G.T. ch. des malles			50 00						50 00
" bureau de poste, etc	46 75	832 69		518 81	299 03	174 64	6 74		1,878 66
Lakefield, bureau de poste, etc	7,869 76	38 03		256 14	308 88	140 95			8,613 76
Landsdowne, bureau de poste			56 25						56 25
Leamington, bureau de poste, etc		294 28		508 65	238 00	230 70	21 00		1,292 63
Lindsay, bureau de poste, etc	4,362 33	64 76		543 73	334 50	295 59	24 10		5,625 01
Listowell, salle d'exercices militaires	7,786 43								7,786 43
" bureau de poste, etc		211 25		550 50	500 47	558 40	31 21		1,851 83
London, arsenal	454 37								454 37
" douane, etc	1,472 79	993 87		1,385 82	1,279 62	624 77	134 75		5,891 62
" terrain d'exposition, reconstruc. de l'estrade incend. pendant qu'elle était occ. par le min. de la Milice.	15,000 00								15,000 00
London, bureau d'immigration.			140 00			1 50			141 50
" bureau de poste, etc. (et addition)	3,510 97	610 01		2,257 32	2,183 18	1,757 03	124 35	6 25	10,449 11
L'Orignal, bureau de poste			156 25						156 25
Markham, bureau de poste		50 00		650 00	113 70	63 00	1 00		877 70
Merrickville, bureau de poste			250 00						250 00
Midland, bureau de poste, etc		372 65		758 49	411 15	116 98	24 80		1,684 07
Mildmay, bureau de poste, etc		100 65		86 35	34 39				221 39
Milton, bureau de poste	10,528 43	3 25		281 98	168 83	45			10,982 94
Milverton, bureau de poste, etc	14,992 72			45 16	391 86				15,429 74
Mitchell, bureau de poste		34 10		528 64	233 35	103 80	96 00		995 89
Morrisburg, bureau de poste	50 95								50 95
Mount-Forest, bureau de poste		271 09		457 45	321 09	183 41	12 00		1,245 04
Napanee, salle d'exercices militaires	31,098 07								31,098 07
" bureau de poste, etc		581 30		680 62	345 64	414 42	73 41		2,095 39
Newmarket, bureau de poste, etc	10,294 24	3 00		130 11	238 00	20 06	2 63		10,688 04
Niagara-Falls, douane (pont n° 2)						2 78			2 78
" bureau d'iimmigration		39 00							39 00
" bureau de poste, etc		581 17		766 13	431 15	187 78	56 36		2,022 59
North-Bay, bureau de poste, etc.	1,043 06			883 15	578 97	344 31	45 00		2,894 49
Norwich, bureau de poste, etc	13,266 00	10 18		230 74	208 00	79 08	10 42		13,804 42
Orangeville, bureau de poste, etc		58 91		650 00	151 39	108 30	20 00		988 60
Orillia, douane (temporaire)			210 00	140 00		9 36	2 67		362 03

Orillia, bureau de poste, etc.	3,770 53	158 92		672 29	463 89	295 72	20 80	8 40	5,390 55
" édifice public (temporaire)					3 25	21 74			24 99
Oshawa, bureau de poste, etc.		330 08		667 34	310 44	283 64	26 92		1,618 42
Owen Sound, bureau de poste, etc.		437 70		642 13	516 51	162 71	54 20		1,813 25
Palmerston " " "	19,521 26	1 50							19,522 76
Paris, bureau de poste		9 60		626 89	270 87	141 29	57 60		1,105 65
Parkhill, bureau de poste, etc.		123 00		220 18	223 48	65 10	4 46		636 22
Pembroke, salle d'exercices militaires	23,846 29								23,846 29
" bureau de poste, etc	3,836 89	160 96		461 19	469 30	336 28	43 00		5,307 62
Perth, bureau de poste, etc	3 00								3 00
Peterboro, douane	746 94	90 42		445 19	265 49	73 93	50 00		1,671 97
" nouvel édifice public (douane et revenu de l'intérieur)	362 04								362 04
" bureau de poste, etc	622 12	444 83		746 44	223 76	227 95	75 00		2,340 10
Petrolea, bureau de poste, etc	16 00	80 16		510 85	425 72	271 09	47 76		1,351 58
Picton, bureau de poste, etc	22 59	64 34		470 45	309 05	127 83	27 00		1,021 26
Port-Arthur, salle d'exercices militaires	416 98								416 98
" entrepôt de vérification, etc.	131,394 04	69 50			1,715 75				133,179 29
" édifice d'immigration		31 35	166 00			11 80	17 08		226 23
" bureau "			150 00		94 50	4 25	5 23		253 98
" bureau de poste, etc.		126 52		645 49	390 95	280 53	30 39		1,473 88
" bureau de l'ingénieur de dist., ministère des travaux publics			550 00			48 96			598 96
Port-Colborne, bureau de poste		69 04		473 09	155 35	148 55	15 00		861 03
Port-Hope, bureau de poste, etc		554 99		519 25	391 50	207 89	25 86		1,699 49
Port-Perry, " "		474 28		499 24	226 80	197 35	44 44		1,442 11
Prescott, douane		13 91		99 06	229 13	29 16	45 00		416 26
" édifice d'immigration		12 95							12 95
" bureau de poste, etc		55 63		760 77	497 38	156 96	75 00		1,545 74
Preston, " "	19,062 31	66 37		638 97		44 90			19,812 55
Renfrew, " "		373 25		529 89	375 60	703 60	27 00		2,009 34
Ridgetown, bureau de poste			325 00						325 00
Sandwich, bureau de poste, etc	353 74	97 98		403 68	262 58	67 39	5 89		1,191 26
Sarnia, " "		395 06		681 20	315 89	122 40	49 64		1,564 19
Sault Ste-Marie, bureau de poste, etc.	324 49	1,218 99		1,832 27	993 46	550 08	173 37	244 33	5,336 99
Seaforth, bureau de poste, etc		138 47		621 86	499 69	163 19	14 00		1,437 21
Shelburne, bureau de poste, etc	41 89	106 97		514 73	420 13	258 90	11 00		1,353 62
Simcoe, " "		717 62		551 60	114 83	146 47	20 00		1,550 52
Smith's Falls, bureau de poste, etc	12,135 19	27 25		457 19	826 81	435 95	66 75		13,949 14
St. Catharines, " "	1,761 36	291 94		502 95	722 45	239 00	136 30		3,654 00
St. Mary's, " "		147 09		480 00	303 25	185 49	31 47		1,147 30
St. Thomas, bureau de poste		127 49		526 42	313 86	137 78	21 40		1,126 95
Steelton, " "	5,478 57	34 35		419 05	740 69	70 75	21 25		6,764 66
Stratford, bureau de poste, etc		71 09		762 88	452 02	365 74	58 00		1,709 73
Strathroy, " "		63 62		528 84	269 00	132 51	23 40		1,017 27
Sturgeon Falls, bureau de poste			270 83						270 83
Sudbury, bureau de poste, etc	16,445 18	148 32		599 00	1,023 71	174 13	25 16		18,415 50
Tilbury, " "		83 38		537 25	183 15	162 38			966 16
Tilsonburg, bureau de poste, etc		122 00		532 72	293 40	195 59	56 79		1,200 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.									
Toronto, bureau d'enregistrement des étrangers, 34 rue Adélaïde		26 70		2 94	474 60	10 00			514 24
" Min. de l'Agr., div. des gr. de sem.		30 72							30 72
" entrepôt de vérification des douanes et station postale "A"	79,042 35								79,042 35
" douane	87 58	1,088 15		6,076 28	1,314 63	443 26	89 87	124 84	9,224 61
" bureau d'accise, (édifice Confederation Life)		39 06							39 06
" bureau des messageries des douanes, (3 et 5 rue Front)	345 12	49 40		892 62	698 64	780 24	115 21	68 96	2,950 19
" entrepôt de vérification	108 52	908 07	7 50	9,604 20	2,677 16	374 31	114 59	166 79	13,961 14
" édifice Foy, (Marine et Pêcheries).	31 85	37 66	1,633 33	1 90	372 60	11 75			2,089 09
" Bureau de l'inspection du gaz (édifice de la Banque de Toronto)		20 00							20 00
" édifice d'immigration		138 48	1,147 50		190 62	68 68	2 61		1,547 89
" bureau d'immigration, (ancienne station du Grand-Tronc)			1,382 50						1,382 50
" bureau du revenu de l'intérieur et de l'assistant receveur général	163 70	371 41		1,061 77	545 88	165 12	23 73	13 24	2,344 45
" bureau de poste, etc., et additions	917 73	2 592 29	62 00	19,796 40	5,108 29	4,199 43	436 65	390 11	33,502 90
" " site pour agrandissement.	19,094 42								19,094 42
" " " " réparations aux vieux édifices occupés par des locataires		2,868 37							2,868 37
" station postale 'A', (ancienne station du Grand-Tronc)			4,200 00	2,380 88	13 30	353 73			6,947 91
" station postale 'A' (temporaire)	3,105 03	1,426 25						253 27	4,784 55
" " 'B'		3 10	1,010 91	12 31	28 69	173 23	5 86		1,234 10
" " 'C'		70 95		646 02	389 24	244 41	8 82		1,359 44
" " 'D'	380 46	76 31		636 58	414 39	193 88	11 23		1,712 85
" " 'E'	51 70	27 03	1,680 00	23 80	6 44	180 92			1,969 89
" " 'F' &c		159 03	67 00	1,523 26	598 51	194 16	46 17		2,588 13
" " 'G' (ancienne)		442 03	1,600 00	692 75	472 02	98 84	19 10		3,324 71
" " 'G' (nouvelle)	40,167 30								40,167 30
" " 'H'		30 39	1,050 00	345 22	2 10	47 63			1,475 34
" " 'K'	1,527 51	24 79		565 11	349 51	33 35	16 20		2,516 47

" garage des postes, rue Richmond..	1,407 37	....	382 70	793 70	620 40	218 89	26 21	206 69	3,655 36
" bur. de l'ing. du min. des trav. pub.	....	392 03	2,837 47		....	94 44	....	....	3,323 94
" généralement..	....	....	....	7,136 43	....	....	....	....	7,136 43
Trenton, bureau de poste, etc........	....	231 33	....	615 38	587 20	360 02	80 00	....	1,873 93
Uxbridge, bureau de poste, etc........ ..	....	24 81	....	504 63	290 12	205 10	....	....	1,024 66
Walkerton, bureau de poste, etc	....	55 50	....	517 14	231 50	227 50	31 00	....	1,062 64
Walkerville, bureau de poste, etc	51,166 14	27 50	....	364 74	538 18	10 74	8 75	....	52,116 05
Wallaceburg, bureau de poste, etc.........	....	....	....	....	3 20	....	....	....	3 20
Waterloo, bureau de poste, etc	2,645 46	141 04	....	483 77	511 63	219 45	20 08	....	4,021 43
Welland, bureau de poste, etc............	....	989 48	....	656 13	361 20	72 75	30 00	....	2,109 56
Whitby, bureau de poste, etc.............	....	210 88	....	551 20	219 96	108 99	28 50	....	1,119 53
Windsor, édifice d'immigration..	....	32 54	....	....	....	....	....	....	32 54
" bureau de poste, etc............	1,413 90	1,213 89	....	1,427 24	579 70	753 83	57 45	....	5,446 01
" bureau de l'ingénieur du ministère des travaux publics	....	....	1,820 73	....	....	....	3 79	....	1,824 52
Wingham, bureau de poste, etc...........	....	148 14	....	337 02	278 88	296 56	45 35	....	1,105 95
Woodstock, " "	....	154 32	....	785 73	335 11	179 62	39 20	....	1,493 98
Bur. de moindre importance, dans la prov.	366 63	142 10	....	....	....	14 28	....	....	523 01
Totaux, *Ontario* (*Ottawa* non compris)	818,726 07	43,193 46	31,962 58	127,738 01	62,770 96	37,639 73	7,166 58	1,882 63	1,131,080 02
Manitoba.									
Boissevain, bureau de poste, etc...........	173 00	....	....	....	....	....	....	....	173 00
Brandon, ferme expérimentale.............	1,620 32	....	....	....	443 10	185 10	....	....	2,248 52
" bâtisse d'immigration....... ...	....	9 85	....	....	304 56	61 04	22 75	....	398 20
" bureau de poste, etc., (vieux)....	....	1,076 52	....	1,140 55	1,154 58	903 02	136 58	....	4,411 25
" " " (nouveau)..	1,546 23	....	....	....	....	....	....	....	1,546 23
Carberry, bureau de poste................	5 00	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Carman, bureau de poste, etc.............	4,084 52	7 55	....	541 97	778 18	77 60	....	....	5,489 82
Dauphin, " "	....	50 71	....	621 97	622 88	393 16	50 39	....	1,738 14
" bureau du surintendant forestier...	....	....	12 00	....	....	....	....	....	12 00
Deloraine, bâtisse d'immigration..........	....	....	399 99	....	269 20	....	....	....	669 19
Elmwood, partie du trottoir.........	166 97	....	....	....	....	....	....	....	166 97
Emerson, bâtisse d'immigration...........	....	8 00	....	....	252 50	....	....	....	260 50
" bureau de poste, etc..	....	56 40	....	579 08	513 85	19 99	....	....	1,169 32
Gretna, bureau de poste, etc....	6 65	....	....	....	....	....	....	....	6 65
Le Pas, bureau de poste................	....	....	600 00	....	....	....	....	....	600 00
Melita, bureau de poste.................	....	....	13 58	....	....	....	....	....	13 58
Minnedosa, bureau de poste, etc	....	1,227 95	....	781 81	249 00	432 62	....	....	2,691 38
Morden, bureau de poste, etc.	1,515 96	112 38	....	796 35	479 90	122 41	....	....	3,027 00
Neepawa, bureau de poste....	....	506 67	....	875 35	483 85	93 80	26 51	....	1,986 18
Oak Lake, bureau de poste.....	37 17	....	....	....	....	....	....	....	37 17
Portage la Prairie, entrepôt de vérification, rue Tupper	....	3 00	469 28	....	76 21	10 00	11 08	....	569 57
Portage-la-Prairie, vieux bureau de poste...	....	....	....	692 35	1,033 53	346 01	10 70	....	2,082 59
" " nouveau bureau de poste	1,427 19	164 05	....	555 75	624 63	257 45	112 48	....	3,141 55
Reston, bureau de poste................	....	....	70 01	....	....	....	....	....	70 01
Roblin, bureau forestier...................	32 51	....	357 50	....	....	....	....	....	390 01

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Eau.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite.									
Selkirk, bureau de poste		65 58		723 15	972 25	55 87	14 67		1,831 52
Shoal Lake, bureau de poste			195 00	588 72	381 03	143 98	56 82		1,365 55
Souris, bureau de poste, etc.	79 50	88 63							168 13
St-Boniface, bureau de poste		80 32		790 33	384 08	59 57	35 03		1,349 33
Stonewall, bureau de poste	2,885 27	16 85		406 10	225 25	29 02			3,562 49
Swan River, bureau d'immigration			210 00						210 00
Transcona, bureau de poste		170 00	650 00						820 00
" (Nord) bâtisse de l'insp. des grains		357 43							357 43
Virden, bâtisse d'immigration			500 00		90 00				590 00
" bureau de poste, etc	4,716 67	29 75		713 69	732 67	64 00			6,256 78
Winnipeg, édifice Boyd, (archives, Commission des chemins de fer, etc.)		167 20	3,025 50			25 31			3,217 83
Winnipeg, douanes, etc.									
" (vieux bureau de poste)	3,968 63	1,544 71		7,893 43	1,782 94	568 39	190 29	106 13	16,054 52
" salle d'exercices militaires, centrale	181,078 04								181,078 04
" entrepôt de vérification		1,082 96		7,214 80	4,810 38	176 43	651 55	148 89	14,085 01
" entrepôt des grains					43 50	15 20			58 70
" bâtisses d'immigration	188 90	2,118 82	46 88	1,693 06	6,495 68	573 96	641 98	104 24	11,863 42
" Edifice de la Chambre de commerce (min. de l'intérieur) etc.		346 42	5,600 00			62 09			6,008 51
" Nord, salle d'exercices militaires	69,954 40								69,954 40
" bureau de poste, etc	7,280 09	664 79	141 75	12,420 00	10,903 86	3,354 47	1,250 08	313 34	36,328 38
" station postale 'A'	368 00	35 05	2,992 66						3,395 71
" " 'B'	2,312 00	2,002 80		1,367 70	1,222 42	304 13	79 70	9 51	7,298 26
" " 'C'		16 04	1,625 00	370 05		114 92			2,126 01
" " 'D'	199 72	23 31	1,800 00	305 50	181 98	42 15	20 59		2,573 15
" salle des malles de la gare Union		42 00	2,617 33						2,659 33
" bureau de l'ingénieur des T.P.		20 00	1,734 85	19 25	32 53	13 00			1,819 63
" généralement				5,345 00		390 00			5,735 00
Bureaux peu importants dans la province		265 78							265 78
Totaux, *Manitoba*	283,646 74	12,361 42	23,061 33	46,434 99	35,544 54	8,894 51	3,311 10	682 11	413,936 74

Saskatchewan.

Battleford, bâtisse d'immigration						16 67			16 67
" bureau de poste, etc.	1,332 42	293 80		647 45	741 61	386 62	34 10		3,436 00
Big River, bureau forestier			89 35						89 35
Biggar, bâtisse d'immigration					149 40				149 40
Estevan, bureau de poste, etc.		456 91		603 70	261 16	168 34	24 90		1,515 01
Gravelbourg, bâtisse d'immigration			3 00		396 05				399 05
" bureau de poste, etc		154 75		150 90	230 55	40 35			576 55
Humboldt, bureau de poste, etc		998 40		777 55	1,442 23	287 69	12 18		3,518 05
Indian-Head, ferme expérimentale	5,293 26				760 00	254 11	220 19		6,527 56
" pépinière	378 28	117 10			360 02		24 01		879 41
" bureau forestier	300 98		453 06		772 21	21 61	74 59		1,622 45
Kerrobert, bâtisse d'immigration			1 00		189 25				190 25
Lloydminster, bâtisse d'immigration					171 00	30 40			201 40
" bureau de poste, etc		66 55		694 14	405 50	484 32			1,650 51
Maple-Creek, bureau forestier			195 00						195 00
" bur. des terres fédérales, etc.		143 85	1,400 00		226 21	19 15	36 00		1,825 21
" bureau de poste, etc		370 70		231 52	581 58	218 85	32 80		1,435 45
Melfort, bureau de poste, etc.	170 00	339 40		845 74	658 94	318 16	75 00		2,407 24
Moosejaw, entrepôt de vérific. des douanes	18 17								18 17
" bâtisse d'immigration		55 95	100 00		142 54	50 68	15 10		364 27
" revenu de l'Intérieur			150 00						150 00
" bureau de poste, etc.	200 70	265 64		3,929 20	4,601 57	1,421 21	334 05	490 40	11,242 77
" nouvel édifice public	10,695 30								10,695 30
North Battleford, bâtisse d'immigration			51 00			16 01	12 75		79 76
" b. d'imm. et des terres féd.			700 00		218 70	26 02	35 30		980 02
" bureau de poste, etc		424 85		757 90	1,112 28	354 09	210 01		2,859 13
North Portal, bureau d'immigration		76 30	2 00		118 10				196 40
Prince-Albert, salle d'exercices militaires	60,083 60								60,083 60
" bur. de l'ingénieur des (T.P.).			1,300 00			13 00			1,313 00
" division des forêts (édifice Baker)		62 51	535 00	7 00	71 30	0 95			676 76
" division des forêts (édifice Masonic)		55 32	625 00			0 80			681 12
" bâtisse d'immigration					20 00	11 20			31 20
" bureau de poste, etc.	663 56	3,042 38	375 00	2,196 97	1,668 39	920 17	94 04		8,960 51
Regina, entrepôt de vérification des douanes.	651 54	1,309 38		1,116 85	663 24	106 17	45 00		3,892 18
" b. de mess. des douanes (édif. Forest).		35 00	2,250 00			5 48			2,290 48
" bâtisse d'immigration.		31 14			513 50	47 46	24 30		616 40
" b. du rev. de l'Intérieur (édif. Alden).		280 85	300 00			10 17			591 02
" bureau de poste, etc	859 86	1,246 87	600 75	2,991 66	3,327 17	1,470 28	220 69	346 95	11,064 23
Rosthern, ferme expérimentale	779 70				432 67	10 00			1,222 37
Ruby Lake, bureau forestier			67 50						67 50
Saskatoon, (édif. Canada) (rev. de l'Int., etc.).			1,449 55			38 20			1,487 75
" douanes, 2me ave. et 23me rue			5,100 00						5,100 00
" entrepôt de vérific. des douanes.		1,345 13							1,345 13
" m. des douanes, (édif. Masonic).			1,350 00			3 52			1,353 52
" salle d'exercices militaires	5,509 43								5,509 43

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Suite.									
Saskatoon, entrepôt de vérification, (édifice Sumner)			3,150 00				5 65		3,155 65
" pépinière		246 83			495 75				742 58
" bâtisse d'immigration		51 36			253 32	35 68	12 14		352 50
" bureau des terres fédérales		30 00	3,900 00						3,930 00
" vieux bureau de poste, etc		4 00		1,984 07	1,501 05	899 45	96 20		4,484 77
" nouveau bureau de poste	938 69								938 69
Scott, ferme expérimentale	583 50				344 10	47 70			975 30
Swift Current, bureau des terres fédérales		368 08	2,018 47			9 00			2,395 55
" bureau de poste		381 17	1,805 38		58 83	221 40	42 00		2,508 78
Unity, bâtisse d'immigration			6 00		203 33				209 33
Wadena, bâtisse d'immigration			3 00		209 52	45 40			257 92
Weyburn, bureau de poste, etc	122 45	754 85		716 26	727 64	494 90	68 30		8,884 42
Wilkie, bureau d'immigration		31 51	1 00		141 00				173 51
Yorkton, bureau de poste, etc		181 73		622 45	809 53	896 42	41 00		2,551 13
Bureaux peu importants dans la province		437 90							437 90
Totaux, *Saskatchewan*	88,581 44	13,660 21	29,269 26	18,273 38	24,979 24	9,401 63	1,790 30	837 35	186,792 81
Alberta.									
Athabaska, bureau d'immigration			3 00		102 57				105 57
" salle des malles (Revillon Frères)			42 50						42 50
Bassano, bureau de poste, etc	15,159 31	46 70		136 99	581 02	76 16	7 48		15,007 66
Calgary, bureau de l'asst. receveur général	145 28								145 28
" édifice Blow (irrigation)	510 90	51 01	6,362 20	29 25		206 62			7,159 98
" édifice Burns (arpentage géol.)			480 00						480 00
" édifice Cadogan (rev. de l'Int.)			915 00						915 00
" édifice Canada Life (Min. des Postes et revenu de l'Intérieur		6 00	9,909 00			60 20			9,975 20
" édifice Costello (poids et mesures)			390 00						390 00
" douanes (édifice de la Dominion Bank)		45 81	1,000 00		92 54	4 51	169 72		1,312 58

Calgary, bureau de poste des douanes, (édifice Sharples.)			1,375 00			30 80			1,405 80
" Salle d'exercices militaires	808 59								808 59
" Entrepôt de vérification	37,471 65	186 00	1,200 00	1,174 08	3,079 64	432 98		475 78	44,290 13
" Bâtisse d'immigration	385 15	162 70			367 27	32 29	27 87		975 28
" Edifice Lesson-Linehan (minist. de l'Intérieur), bur. des terres fédér.		34 45	4,540 00	10 25	26 76	77 20			4,688 66
" Nouveau bureau de poste	140 45								140 45
" Vieux bureau de poste		717 57							717 57
" Bureau de poste temporaire	642 21	511 95	8,437 50	2,680 91	729 83	1,647 25	102 68		14,752 33
" Emplacement du nouv. bur. de poste.			1,406 25						1,406 25
" Commission des ch. de fer, (édifice Bonner)			260 00	4 00		1 50			265 50
" Commission des ch. de fer, (édifice du Herald)		8 00	1,740 00			8 25			1,756 25
" Bureau de recrutement, (vieil édifice Merchants)		6 00							6 00
" Bureau des graines. (édifice Armstrong)	259 94	195 70	1,156 25		13 13	36 69			1,661 71
" Emma. de l'ameub., vieux b. de poste.			495 00						495 00
" (Édifice Sullivan), messageries des douanes		3 00	750 00			9 85			762 85
" (Édifice Thomas), bureau topographique		619 58	3,725 40			12 26			4,357 24
généralement						96 12			96 12
Castor, bâtisse d'immigration					57 42				57 42
Edmonton, arsenal (dragons)	291 67								291 67
" entrepôt de vérification	1,385 16		2,898 00						4,283 16
" bâtisse d'immigration	315 20	256 73			452 07	207 57	258 37		1,489 94
" bur. des terres féd. (éd. Alexander.		16 00	7,700 00	314 60		296 53			8,327 13
" nouv. salle d'exercices militaires.	146,627 70								146,627 70
" bureau poste, etc	1,189 76	1,235 66	174 55	7,653 03	1,500 46	2,085 37	170 45	355 02	14,364 30
" poids et mesures			245 00						245 00
sud (Strathcona) arsenal	5 95								5 95
" " bâtisses d'immigration	286 53	1,214 25			153 60	11 30	2 05		1,667 73
" " bureau de poste, etc.	500 00	386 50		1,113 31	569 72	200 17	38 48		2,808 18
Edson, bâtisse d'immigration		3 20			139 70				142 90
Entwistle, bâtisse d'immigration		710 00	6 00		104 25				820 25
Grand Prairie, bâtisse d'immigration			975 00		238 80				1,213 80
" bureau des terres fédérales		137 75	340 00		15 00				492 75
Grouard, bureau d'immigration		22 00	370 00						392 00
" bureau des terres fédérales		92 10	780 00		81 00				953 10
High River, bureau de poste	92 45								92 45
Lacombe, ferme expérimentale	3,058 25				1,044 62	284 82			4,387 69
Lethbridge, ferme expérimentale	3,370 84				458 00	132 50	32 20		3,993 54
" bâtisse d'immigration	16 75	69 36			305 90	40 45	100 00		532 46
" bur. des terres féd. et des douanes.		8 10		270 15	477 50	63 35	100 00		919 10
" nouvel édifice public	4,164 54			5'472 10	1,892 15	284 50	92 86		11,906 15
" bureau de poste, etc.		232 84						263 35	496 19
Macleod, douanes		275 30			207 00	24 90	29 84		537 04
Medicine Hat, messageries des douanes			810 00						810 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Totaux.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Suite.									
Medicine Hat, entrepôt de vérification			180 00						180 00
" bureau de l'inspecteur du gaz			270 00						270 00
" bâtisse d'immigration		38 15	300 00	18 00		39 82			395 97
" bureau de poste, etc	21,234 38	90 36		1,864 50	244 54	603 61	38 50		24,075 89
Peace River Crossing, bureau des terres féd.	427 15		397 92		125 00				950 07
Pincher creek, bureau forestier			390 00		30 22				420 22
Red Deer, bureau de poste, etc		134 62		970 20	209 82	33 20	39 00		1,386 84
Parc Rocky Mountain, bur. du surintendant		37 00	325 00		57 37				419 37
Vermilion, bureau d'immigration			1 00		153 58				154 58
Viking, bureau d'immigration		545 00	6 00		51 00				602 00
Wainwright, bureau d'immigration		280 50	8 00		128 72				417 22
Wetaskiwin, bureau de poste		329 81		718 35	383 26	196 63	37 07		1,665 12
Bureaux peu importants dans la province		979 00			270 00				1,249 00
Totaux, *Alberta*	238,489 81	9,688 70	60,363 57	22.429 72	14,343 46	7,237 40	1,246 57	1,364 15	355,163 38
Colombie-Britannique									
Agassiz, ferme expérimentale	5,835 24				543 50				6,378 74
Ashcroft, salle des malles, éd. de messageries			325 00						325 00
Atlin, bureau de poste, etc		1,097 18	75 00	155 20	137 50	66 00			1,530 88
Burrard Inlet, bâtisse d'immigration			1 00						1 00
Chase, bureau de poste		25 65	15 00		67 00	6 90	9 00		123 55
Chiliwack, de poste, etc		37 05		622 50	313 06	91 30	36 00		1,099 91
Carcross, bureau de poste					102 00				102 00
Comox, bureau de poste, etc	240 00	23 60		258 55	149 83	36 00			707 98
Chemainus. bâtisse d'immigration		8 00							8 00
Cranbrook, bureau de poste, etc		117 98		963 16	289 10	566 16	57 74		1,994 14
Cumberland, bureau de poste, etc		43 12		664 37	175 63	121 88	60 00		1,065 00
Courtenay, bureau de poste	15 67								15 67
Duncan, bureau de poste, etc		161 30		984 05	298 38	203 52	30 00		1,677 25
Fernie, bureau de poste, etc		34 35		892 50	283 50	161 70	44 55		1,416 60
Grand Forks, bureau de poste, etc	3,568 58	553 02		703 23	508 90	305 34	60 00		5,699 07
Greenwood, bureau de poste, etc	3,844 11	153 73		743 80	394 57	259 27	88 00		5,483 48
Invermere, ferme expérimentale	1,075 87				125 00				1,200 87

Kamloops (édifice Acadia) bureau des terres fédérales		194 41	2,409 00						2,603 41
Kamloops, division forestière		12 00	1,312 00						1,324 00
" bureau de poste		235 95		735 05	551 36	376 25	24 00		1,922 61
Ladysmith, bureau de poste		26 15		604 50	94 10	69 98	26 00		820 73
Mission City, bureau de poste	4 00								4 00
Nanaïmo, bureau de poste, etc.		272 67		1,534 40	324 00	659 93	36 00		2,827 00
Nelson, bureau de poste, etc.		233 07		641 85	268 10	688 83	72 00		1,903 85
" bureau de l'ingénieur des T P.		4 70	836 80						841 50
New Hazelton, bureau de poste	13 68	206 50							220 18
New Westminster, pêcheries et affaires des sauvages		219 80		640 20	130 84	45 80	53 41		1,090 05
New Westminster, bureau de poste, etc.	10,602 11	1,095 09	179 70	2,798 30	720 47	982 05	85 62	300 00	16,763 34
North Vancouver, salle d'exercices militaires.	5,814 80								5,814 80
" bureau de poste		42 50		917 65	191 75	201 57	10 80		1,364 67
Pacific Highway, bureau d'immigration					54 65	98 43			153 08
Penticton, bureau de poste	60								60
Port-Alberni, bureau de poste, etc	4,604 52	130 69	250 00	664 05	331 03	190 33	65 00		6,235 62
Powell-River, bureau de poste	12 71								12 71
Prince-Rupert, salle d'exercices mil.	109 28								109 28
" entrepôt de vérification			2,100 00				9 00		2,109 00
" bâtisse d'immigration		166 68	10 00		281 66				458 34
" bureau de poste, etc., (édifice fédéral)	661 18	56 30	7,439 00			645 86			8,802 34
" édifice public	1,496 93								1,496 93
" station de quarantaine	108 94								108 94
Revelstoke, édifice de la Canadian Bank of Commerce (min. de l'Intérieur)		35 33	1,459 36						1,494 69
Revelstoke, bureau de poste	442 56	105 00							547 56
Rossland, bureau de poste, etc.		55 95		627 15	505 59	376 58	92 37		1,657 64
Saanichton, ferme expérimentale	43 55				221 80				265 35
Salmon Arm, bureau du garde forestier		120 00	60 00						180 00
Sydney, ferme expérimentale	1,865 67					58 70			1,924 37
" bâtisse d'immigration		28 80							28 80
Summerland, ferme expérimentale	50 12								50 12
Union Bay, bureau de poste		245 98		221 60	86 50	132 37			686 45
Vancouver, bureau de détention des Chinois.			350 00						350 00
" salle d'exercices mil.	727 07								727 07
" bureau du dragage des T. P.			1,699 50						1,699 50
" Empire édifice (min. de la M. et P.)			560 00			5 58			565 58
" entrepôt de vérification		976 38	5 35	8,414 74	1,103 05	222 21	57 85	684 00	11,463 58
" vieille bâtisse de détention		92 65		2,131 63	463 13	32 59			2,720 00
" nouvelle bâtisse de détention	128,870 39								128,870 39
" nouveau bureau de poste, etc.	615 99	1,588 72	66 00	13,113 08	1,954 91	3,113 60	184 25	450 35	21,087 00
" vieux bur. de poste (bur. d'essais).		364 95		1,707 15	502 75	134 79	82 00		2,791 64
" station postale 'A,' Pac.-Can.		138 36	3,592 49						3,730 85
" " 'B'	76 50	2,452 69	8,400 00	1,939 15	363 76	364 36	53 35		13,649 81
" " 'C' (nouvel édifice)	52,087 03								52,087 03
" " 'C' (loué)		24 40	1,350 00	1,372 94	279 43	93 75	18 15		3,138 67

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des coucierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.									
Vernon, bureau poste, etc.	....	235 95	....	925 95	439 41	290 13	45 00	....	1,936 44
Victoria, observatoire astronomique (Mont Saanich)	74,877 60	18 65	....	....	....	....	....	....	74,896 25
Victoria, éd. Belmont min. des postes et T.P.	....	5 25	4,307 50	906 55	219 80	255 78	26 22	....	5,721 05
" salle d'exercices mil	114,151 78	....	....	....	104 71	....	....	....	114,256 49
" entrepôt de vérification (édifice Ames Holden)	....	115 05	7,500 00	960 00	42 10	35 96	17 92	185 83	8,856 86
" bureau de fumigat. (quai, Pac-Can.)	....	....	37 50	....	....	....	....	....	37 50
" bâtisse d'immigration	....	664 52	10 50	7 25	354 02	217 51	108 09	83 90	1,445 79
" bur. de la ma. (vieil éd. des douanes)	....	209 52	....	....	....	....	....	....	209 52
" observatoire météorologique	103 00	....	....	944 20	152 70	186 51	21 77	....	1,408 18
" nouveau bureau de poste, etc.	40,011 04	2,054 60	84 00	10,294 27	1,783 36	1,744 65	108 08	637 66	56,717 66
" vieux bureau de poste, etc.	....	1,213 02	....	268 55	26 85	73 46	106 36	....	1,688 24
" généralement	....	....	6 00	....	81 40	24 56	13 75	....	125 71
William's Head, station de quarantaine	9,835 75	180 00	....	....	2,536 43	....	....	....	12.552 18
Bureaux peu importants daus la province	....	80 90	....	....	....	....	....	....	80 90
Totaux, *Colombie-Britanniqne.*	461,766 27	16,158 16	44,440 70	58,357 57	17,557 63	13,140 54	1,702 38	2,341 74	615,464 99

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS.				
Territoire du Yukon				
Chauffage, éclairage, eau, etc. pour tous les édifices publics dans le territoire du Yukon	....	....	62,536 69	62,536 69
Total, *Territoire du Yukon*	....	....	62,536 69	62,536 69
Généralement.				
Annonces des soumissions du charbon—édifices fédéraux	....	....	3,028 96	3,028 96
Accessoires et fournitures des bureaux de poste—Distribution de Toronto à toutes les parties du Dominion.	10,394 89	....	....	10,394 89
Drapeaux pour les édifices fédéraux	....	....	4,947 12	4,947 12
Impression, papeterie, instruments, voyages, etc.	....	....	18,234 93	18,234 93
Salaires des commis des travaux résidants, etc	....	....	45,615 36	45,615 36
Totaux—*Généralement*	10,394 89	....	71,826 37	82,221 26

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Abercrombie, Pointe	404 05				404 05
Advocate, améliorations du quai		2,195 08			2,195 08
Amaguadus-Pond (Castle Bay) quai			200 29		200 29
Amherst, améliorations du havre	6,763 54		754 68		7,518 22
Anderson's-Cove, nouveau brise-lames		126 41	173 53		299 94
Annapolis, brise-glace			90 63		90 63
Arisaig, prolongement du quai		1,898 78			1,898 78
Baddeck, quai			499 91		499 91
Baker's-Point (Jeddore Est), quai			99 86		99 86
Bass-River, quai			1,029 98		1,029 98
Battery-Point, brise-lames		400 00			400 00
Bear-Cove, (Co. Halifax) pl. inc. p. les bat.		37 50			37 50
Big-Harbour, (Co. Victoria) quai			399 87		399 87
Big Pond, (Cap Breton) quai et hangar		350 00			350 00
Black-Point, quai			450 00		450 00
Blanche, brise-lames			66 00		66 00
Boularderie-Centre, quai			154 85		154 85
Broad-Cove, brise-lames			1,500 86		1,500 86
Burlington, quai			16 42		16 42
Cabbage-Gut (îles La Have)	599 62				599 62
Canada-Creek, brise-lames			40 32		40 32
Canning, quai			797 18		797 18
Canso	8,111 56				8,111 56
Cap-Negro, achèvement du quai		890 68			890 68
Caribou-Harbour	1,082 25				1,082 25
Carr's-Brook, ouvrage de protection		10 07			10 07
Centreville, (Trout-Cove), brise-lames. Réclamation de E. R. Reid		22,439 96	183 89		22,623 85
Chebogue, chenal des bateaux		150 00			150 00
Cheticamp-Point, quai			99 50		99 50
Chezzetcook, tête du quai		2,299 61			2,299 61
Comeau, Anse à, brise-lames			1,531 94		1,531 94
Comeau's-Hill, prolong. du brise-lames		1,250 00			1,250 00
Cow-Bay, (Port Morien), brise-lames			1,850 54		1,850 54
Cross-Island (Co. Lunenburg)	1,161 27				1,161 27
Dartmouth (quais de la traverse)	297 02				297 02
D'Escousse, quai			74 34		74 34
Digby, reconstruction du quai			1,919 15		1,919 15
East-Chezzetcook (Ile Rouge) brise-lames			1 88		1 88
East-End (Ile du Cap Sable), ouvrages de protection			698 77		698 77
East-Ferry, quai—brise-lames		3,895 10			3,895 10
East-River (Co. Pictou). améliorations		104,088 70			104,088 70
Ecun-Secum (Co. Halifax) quai, brise-lames		12 02			12 02
Feltzen-South, quai		50 00	700 01		750 01
First-South (Co. Lunenburg)	2,463 17				2,463 17
Fox-Island, prolongement du brise-lames		1,286 87			1,286 87
Freeport, quai			37 45		37 45
French-River, prolongement du quai, brise-lames		25 00	74 25		99 25
Fruids-Point, quai			122 32		122 32
Gabarus-Harbour, brise-lames			203 04		203 04
Georgeville, quai			472 04		472 04
Grand-Etang, brise-lames			599 92		599 92
Granville-Centre, quai			977 11		977 11
Great Village, quai			150 02		150 02
Halifax, bassin de radoub (nouveau)		95 60			95 60
Hantsport, quai		4,204 00			4,204 00
Harbourville, brise-lames			3,791 55		3,791 55
Harrigan-Cove, quai			509 76		509 76
Herring-Cove, quai		170 50			170 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Inverness, amélioration du havre		210 00			210 00
Jamesville, brise-lames		3,413 62			3,413 62
Joggins-Mines, brise-lames		4,992 70			4,992 70
Kelly's-Cove, brise-lames			1,290 22		1,290 22
Kempt-Head, quai			824 82		824 82
Kingsport, réparations des quais			2,359 61		2,359 61
Kraut-Point, quai		53 24			53 24
L'Ardoise, brise-lames			519 90		519 90
" ouvrage de protection			400 82		400 82
Leonard's-Cove, brise-lames (Co. d'Annapolis)			49 11		49 11
Litchfield, prolongement du brise-lames		115 92	431 46		547 38
Little-Anse, réparation du brise-lames			760 37		760 37
Little-Bass River, améliorations		1,167 42			1,167 42
Little-Bras d'Or, améliorations		32 21			32 21
Little-Harbour, (Co. Pictou) quai			206 46		206 46
Little-Harbour, (Co. Lunenburg)	1,891 87				1,891 87
Little-River, (Co. Digby) brise-lames		91 64			91 64
Livingston's-Cove, quai			299 31		299 31
Lockeport	29,860 64				29,860 64
Lower-Burlington, quai		159 90			159 90
Lunenburg, amélioration du hâvre	26,644 60				26,644 60
McKays-Point (Judique), Co., Inverness, brise-lames			198 92		198 92
McKays-Point, Lower Washabuck, Co., Victoria, quai			899 74		899 74
McNair's-Cove, quai brise-lames		599 92			599 92
Mabou, havre	13,919 32				13,919 32
Mahoney's-Beach (Co. Antigonish) chaussée			29 31		29 31
Malignant-Cove, brise-lames		30 00			30 00
Margaree, havre brise-lames			411 09		411 09
Margaretville, brise-lames			4,785 22		4,785 22
Meteghan, brise-lames			149 84		149 84
Middle-Country-Harbour, quai			764 18		764 18
Mill-Creek, chenal		400 00			400 00
Minudie, quai			634 37		634 37
Mosher's-Bay, brise-lames		4,998 17			4,998 17
Mushaboon, quai	298 86	83 50			382 36
Necum-Teuch, quai			72 02		72 02
New-Harbour, brise-lames			805 46		805 46
North-Belleville, quai		815 27			815 27
North-Sydney, brise-lames			50 00		50 00
" quai de ballast			750 03		750 03
North-West-Cove (*voir* Tancock Island).					
Nyanza, quai, entrepôt		179 13			179 13
Osburn's, brise-lames		183 47			183 47
Ostrea-Lake, quai et hangar		1,814 37			1,814 37
Peggy's-Cove, brise-lames		1,044 07			1,044 07
Petite-Rivière, brise-lames			999 99		999 99
Pictou, hâvre	2,815 18				2,815 18
" quai de la traverse	259 80				259 80
" quai Commissaires	5,831 80				5,831 80
Plaster-Mines (Co. Victoria) quai		64 70			64 70
Port-Dufferin, quai de l'est			999 13		999 13
" quai ouest (hangar)		300 07			300 07
Port-George (Co. Annapolis) quai			19 00		19 00
Porter's-Lake, chenal des bateaux jusqu'à Three-Fathom-Harbour		100 01	20 00		120 01
Port-Félix (Co. Guysboro) chemin conduisant au quai		519 14			519 14
Port-Hastings, quai			495 46		495 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Port-Hawkesbury, quai			429 64		429 64
Port-Hood, quai			297 78		297 78
Port-Mulgrave, quai		55 80			55 80
Pugwash, quai			499 97		499 97
Quoddy, réparation du quai			976 91		976 91
Rainy-Cove, quai		4,079 17			4,079 17
Rivière-John, quai		103 36			103 36
Rockland, quai (hangar)		202 41			202 41
Ross-Ferry, quai			28 63		28 63
Round-Hill, quai			500 00		500 00
St-Joseph, (Co. Inverness) brise-lames			249 22		249 22
St-Mary's-River, (Guysboro) enlèvement de cailloux		899 98			899 98
Sandy-Cove, brise-lames			111 75		111 75
Seaforth, brise-lames			263 20		263 20
Selma, (Co. de Hants) quai			149 41		149 41
Shad-Bay, prolongement du quai		500 58			500 58
Shag-Harbour, quai			777 24		777 24
Shelburne, quai (hangar)			2 05		2 05
Short-Beach, brise-lames			56 86		56 86
Sight-Point, quai			100 10		100 10
Smith's-Cove, brise-lames	13,526 23	780 09			14,306 32
South-Bay (Ingonish), prolong. du quai		2,499 00			2,499 00
South-Gut, (Co. Victoria) Ste-Anne, quai			319 88		319 88
South-Ingonish, quai de la traverse			77 00		77 00
South-Lake (Lakevale), brise-lames, du côté nord		699 90			699 90
South-Lake, (Lakevale), brise-lames, du côté sud		349 91			349 91
Spry-Bay (Henley's), quai		105 00			105 00
Stonehurst (Co. Lunenburg)	761 36				761 36
Summerville, quai			5 70		5 70
Surett's-Island (Co. Yarmouth), quai		148 96			148 96
Swim's-Point, quai			1 75		1 75
Sydney, havre—					
South-Bar (ouvrage en caissons)			189 50		189 50
Station de la quarantaine, quai			302 97		302 97
Tancook, île, brise-lames de l'anse nord-ouest		273 10			273 10
Tatamagouche, quai			387 75		387 75
The-Haulover, (Co. Shelburne), ouv. en c.		661 68			661 68
The-Squam	495 91				495 91
The-Thrum (Upper Port-Latour), ouvrage de protection sur la grève		895 66			895 66
Three-Fathom-Harbour, ouvrage de protection sur la grève		1,800 03			1,800 03
The-Wharves (Lunenburg Co.), ouvrage de protection sur la grève		490 00			490 00
Tidnish, quai			413 40		413 40
Trenton	28,882 63				28,882 63
Trout-Cove (*voir* Centreville)					
Tusket-Wedge (*voir* Wedgeport)					
Upper-Latour, quai			703 31		703 31
Upper-Prospect, prolongement du quai		382 75			382 75
" quai			500 90		500 90
Vogler's-Cove, brise-lames et des plans inclinés pour débarcadère		999 10			999 10
Vogler's-Cove, quai			236 87		236 87
Wallace	4,276 91				4,276 91
Washabuck-Centre, réparation du quai			1,100 00		1,100 00
Wedgeport, (Tucket-Wedge) quai			297 68		297 68
West-Arichat, brise-lames			25 00		25 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
West-Berlin, protection de la grève			245 77		245 77
West-Chezzetcook, brise-lames		1,723 29			1,723 29
West-Head, (île du Cap-Sable) prolongement du brise-lames		2 50			2 50
West-Pubnico, quai			397 64		397 64
Windsor, amélioration du havre	2,287 91	149 23			2,437 14
Wine-Harbour, (Guysboro) chenal		36 00			36 00
Wolfville, quai et amélioration du havre		17 20			17 20
Wycocomagh, quai			39 55		39 55
Wreck-Cove, barrage			749 02		749 02
Yarmonth, améliorat. du havre	10,052 73	4,091 83	1,953 29		16,097 85
Dépenses générales	3,735 73			7,623 41	11,359 14
Totaux, *Nouvelle-Ecosse*	166,423 96	189,190 88	51,887 44	7,623 41	415,125 69
Ile du Prince-Edouard.					
Alberton			2,972 38		2,972 38
Belfast, quai (Halliday)			74 51		74 51
Belle-River, brise-lames et hangar		222 22	2,649 41		2,871 63
Bonshaw, (*voir* West-River)					
Bridgetown (comté de King)	4,888 72				4,888 72
Brudenell, reconstruction du quai		3,096 43			3,096 43
Cap Traverse, quai			1,335 65		1,335 65
Cardigan, Rivière Sud, quai			99 37		99 37
Chapel-Point, quai			207 65		207 65
Charlottetown, havre	14,378 60				14,378 60
" quai de la traverse	1,769 36				1,769 36
" quai du chemin de fer	1,883 68				1,883 68
Créosote, bois, pour réparations générales			4,944 70		4,944 70
Darnley	6,228 03				6,228 03
Franklyn-Point, (rivière Nord)	2,225 38				2,225 38
Georgetown	2,760 13				2,760 13
Grand-River	11,651 83				11,651 83
Higgin's-Shore, quai			174 75		174 75
Kier's-Shore, quai			1,359 47		1,359 47
Little-Sands, quai		213 85			213 85
McPherson's-Cove, quai			1,057 23		1,057 23
Malpèque	5,832 64				5,832 64
Miminegash, brise-lames nord			149 87		149 87
Montague, quai (Lambert)			894 01		894 01
Murray-Harbour, quai sud			25 97		25 97
North-Cardigan, (Newport) quai			101 63		101 63
North-Lake, havre des bateaux			39 31		39 31
North-River-Bridge, quai	1,876 07				1,876 07
North-River, (voir Franklyn-Point)					
Panmure, île, quai	1,450 25		50 00		1,500 25
Pinette, quai, hangar		270 99			270 99
Pointe Prim, (Orwell-Bay) quai			20 00		20 00
Port-Selkirk, quai			60 37		60 37
Pownal	4,797 34		2,505 56		7,302 90
Red-Point, quai			2,070 28		2,070 28
Robinson's, île, brise-lames			1,269 75		1,269 75
Rocky-Point, quai	9,644 91	17,319 84			26,964 75
Rustico, brise-lames			112 54		112 54
St. Mary's-Bay, quai			1,500 08		1,500 08
Souris-Harbour, prolong. du brise-lames		5,697 49			5,697 49
Summerside, brise-lames			43 14		43 14
Tignish, brise-lames et ouvrage de prot.		2,484 79			2,484 79
Vernon-River, quais			745 69		745 69

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard—Suite.					
West-Point, quai			998 33		998 33
West-River, quai à Bonshaw	167 50				167 50
West-River, quai à McEachern	875 56				875 56
Dépenses générales	1,867 98			2,296 21	4,164 19
Totaux—*Ile du Prince-Edouard.*	72,297 98	29,305 61	25,461 65	2,296 21	129,361 45
Nouveau-Brunswick.					
Albert, lit des vaisseaux		83 30			83 30
Anderson's-Hollow, quai			19 80		19 80
Bathurst, amélioration du havre	25,658 74	142,740 63			168,399 37
Baie-du-Vin, quai			41 44		41 44
Beaver-Harbour, quai			1,009 47		1,009 47
Black's-Harbour (Co. Charlotte) quai			88 95		88 95
Black-River, quai			520 77		520 77
Bouctouche, Plage, prolongement des ouvrages de protection et brise-lames	5,915 72	2,535 57			8,451 29
Bouctouche, quai	23,601 37		124 72		23,726 09
Burnt-Church, quai			4,770 38		4,770 38
Burton-Court House, quai			149 00		149 00
Campbellton, en bas des feux d'alignemt.	6,369 11				6,369 11
" quai en eau profonde	4,329 00				4,329 00
" quai du marché	2,288 90		451 92		2,740 82
" quai	1,063 28				1,063 28
Cap-Bald, quai—brise-lames			3,589 89		3,589 89
Caraquet, quai			1,190 72		1,190 72
Chamberlain-Landing (*voir* Stonehaven).					
Chipman	2,773 79				2,773 79
Chockfish, brise-lames			691 25		691 25
Chocolate-Cove, abords du quai		1,648 36			1,648 36
Cocagne	1,153 10				1,153 10
" quai de l'église		91 45			91 45
" quai neuf		7 67			7 67
" vieux quai		81 01			81 01
Créosoté, bois, pour réparations générales			314 01		314 01
Dalhousie, quai en eau profonde			1,809 44		1,809 44
Dipper-Harbour, quai—brise-lames			403 95		403 95
Dorchester, quai		11,987 53			11,987 53
Douglas-Harbour, (Co. de Queens)	2,015 19				2,045 19
Douglastown, (Co. Northumberland)	3,091 35				3,091 35
Durham, quai (Co. Ristigouche)		2,028 99			2,028 99
Dykeman's-shoal	8,667 34				8,667 34
Evandale, quai			25 00		25 00
Fairhaven (Deer Island) quai			10 40		10 40
French-Lake, enlèvement des souches		115 01			115 01
Frédéricton, quai		54 55			54 55
Gooseberry-Cove, quai		82 00			82 00
Grande-Anse, brise-lames			2,050 00		2,050 00
Grand-Lake (Co. Queens)	7,305 23				7,305 23
Grandigue	992 73				992 73
Great-Salmon-River, brise-lames			97 94		97 94
Grimross, canal (Co. de Queens)	1,427 87				1,427 87
Leonardville, quai (cale flottante)			7 48		7 48
Little-Black-River	2,030 99				2,030 99
Little-Dipper-harbour, abords du quai		111 72			111 72
Lord's-Cove quai		531 08			531 08
Lower-Caraquet, quai			1,390 68		1,390 68
Lower-Derby	6,618 54				6,618 54
McLures-Bay	1,427 01				1,427 01
Maquapit, lac	9,867 32				9,867 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Martin's-Head, ouvrages de protection		3,223 61			3,223 61
Miscou, quai		8 00			8 00
Moncton, quai			198 75		198 75
Neguac, quai			46 81		46 81
Oak-Point, traverse	14,770 14				14,770 14
Oak-Point, quai			81 61		81 61
Oromocto, quai	9,095 50		149 13		9,244 63
Petit Rocher, brise-lames, etc			199 22		199 22
Portage-River, brise-lames, etc		893 27			893 27
Quaco, eastern, reconstr. du brise-lames		128 54	4,486 89		4,615 43
Red-Store, (Co. Charlotte), quai			318 86		318 86
Rexton	634 49				634 49
Richibucto-Beach, prolongement des brise-lames		30,014 86			30,014 86
Richibucto-Cape, brise-lames		2,009 21			2,009 21
Rivière Sainte-Croix	250 30				250 30
Rivière Saint-Jean, enlèv. des souches		1,883 00			1,883 00
Rivière Saint-Jean, Upper-Jemseg, enlèvement des souches		1,752 54			1,752 54
Rivière Saint-Jean et tributaires :—					
Edmunston, quai 1,500 71					
Everett, (Mink Cove) 299 06					
Grab-all, rivière Tobique, brise-lames 500 21					
Grande Rivière 399 88					
Green-River 570 90					
Iroquois, rivière 396 86					
Little-Tobique, rivière 947 21					
Quisibus, rivière 194 50					
Red-Rapids 247 96					
St-François, rivière 100 00					
Siegas, rivière 199 50					
Tobique, passes 200 00					
Truite, rivière à la 372 87					
Turner, brise-lames 150 09					
Woolhampton 49 50					
Dépenses générales 1,536 34		7,665 59			7,665 59
Rivière Saint-Jean, quais de marée :—					
Appleby, quai 37 39					
Earle, quai 4,006 25					
Gagetown, quai 64 81					
Hatfield, quai 237 43					
Longue-Pointe, quai 5,514 22					
Millidgeville, quai 4,244 81					
Renforth, quai 4,055 97					
Summerville, quai 4,130 71					
Weir, quai 33 88					
White's-Bluff, quai 5,604 90		27,930 37			27,930 37
Rivière Saint-Louis, (inférieure), abords		995 08	130 00		1,125 08
St Andrews, quai				362 42	362 42
St-Charles (Co. de Kent), quai		1,620 11	550 77	26 12	2,197 00
Saint-Jean havre :—					
Beacon Bar		54,935 02			54,935 02
Chenal		55,418 12			55,418 12
Courtenay, baie		754,725 89	107,702 63		862,428 52
Foul ground		3,780 43			3,780 43
Negro-Point, prolongement du brise-lames			734 00		734 00
Partridge-Island, quai en eau profonde, station de la quarantaine			248 99		248 99

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau Brunswick—Suite.					
Partridge-Island, conduite de l'eau..				329 23	329 23
St-Jean-Ouest, port d'hiver, bassin		27,190 95			27,190 95
St-Jean-Ouest, quais en eau profonde, etc.			92,631 05		92,631 05
St-Jean-Ouest, remblai			29,709 97		29,709 97
St-Jean-Ouest, quai de la marine		1,637 44			1,637 44
St-Jean-Ouest, jetées			21,521 92		21,521 92
St-Jean-Ouest, galeries			4,337 07		4,337 07
St-Jean-Ouest, hangars permanents		1,374 34			1,374 34
St-Jean-Ouest, hangars temporaires		47,504 93			47,504 93
St-Jean-Ouest, quai Union, prolongement du tuy. à l'eau..		1,146 57			1,146 57
St-Jean-Ouest, bassins Nos 4 et 5	2,300 00				2,300 00
St-Jean-Ouest, bassin No 7...	2,071 55				2,071 55
St-Jean-Ouest, bassins Nos 14 et 15		8,462 85			8,462 85
Seal-Cove, brise-lames, est			75 00		75 00
Shédiac, île, quai		122 70			122 70
Shippegan, goulet, brise-lames		3,472 30			3,472 30
Stonehaven, brise-lames			2,477 58		2.477 58
Stonehaven (Chamberlain) quai			397 43		397 43
Tabucintac, quai			3 60		3 60
The Range (Co. Queens)	498 16				498 16
Thomas-Creek, ouvrage de protection		2 78			2 78
Tracadie, brise-lames, etc		1,456 77			1,456 77
Upper-Caraquet, reconstruction du quai		1,853 46			1,853 46
Upper-Maugerville, quai			11 37		11 37
Upper-Salmon-River, prolongement du brise-lames		5,152 00			5,152 00
Welshpool (Campobello), entrepôt sur le quai		166 24			166 24
Weldford (Co. Kent) quai		96 50			96 50
West Branch (Weldford, Co. Kent) quai		251 56			251 56
Wilson's-Beach (Campobello) quai			45 78		45 78
Woodward's-Cove, brise-lames		774 99			774 99
Dépenses générales	3,734 73			7,052 46	10,787 19
Totaux, *Nouveau-Brunswick*	1,050,284 49	567,012 25	27,967 01	7,052 46	1,652,316 21
Quebec.					
Amherst, quai, îles de la Madeleine		1,912 10			1,912 10
Angers, quai			28 40		28 40
Anse à Beaufils, brise-lames		111 48	260 35		371 83
Anse à Fougère, enlèvement de cailloux		20 00			20 00
Anse à Gilles, quai			2,799 00		2,799 00
Anse à la Cave, enlèvement de cailloux..		200 05			200 05
Anse à la Louise, enlèvement de cailloux		43 25			43 25
Anse à l'Islot, quai			597 33		597 33
Anse aux Griffonds, quais		115 65	685 69		801 34
Anse St-Jean, prolongement de quai		4,479 53			4,479 53
Aylmer (lac Deschênes) quai			150 00		150 00
Baie St-Paul (cap aux Corbeaux) quai			61 20	93 75	154 95
Barachois de Malbaie, amélioration du havre		47 89			47 89
Batiscan, quai	2,059 76	14,623 32			16,683 08
Beauport, quai	9,386 63				9,386 63
Beloeil, (*voir* rivière Richelieu)					
Bersimis, quai		1,908 29			1,908 29
Berthier (en bas) quai		1,486 39			1,486 39
Berthierville, quai			42 78		42 78
Bic, de la Pointe à Côté		28 00			28 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Boucherville, reconstruction du quai		4,795 74			4,795 74
Boucherville mur de soutènement		1,966 89			1,966 89
Brèche à Manon, enlèvement de cailloux		20 00			20 00
Bryant's-Landing, quai			45 00		45 00
Cacouna, quai			2,461 93		2,461 93
Cap à l'Aigle, quai (hangar)			146 46	16 80	163 26
Cap Chat, prolongement du quai		390 59			390 59
Cape-Cove, enlèvement des cailloux		21 00			21 00
Cap de la Madeleine, agrand. du quai		17,608 01			17,608 01
Cap d'Espoir, enlèvement des cailloux		20 00			20 00
Cap Rosiers, enlèvement des cailloux		20 25			20 25
Cap St.-Ignace, quai			1,112 10		1,112 10
Carleton, ouvrage de protection		688 31			688 31
Cedars, réparat. du quai			1,725 08		1,725 08
Caughnawaga, quai	3,578 56		298 07		3,876 63
Champlain, quai			1,221 31		1,221 31
Chicoutimi, rang St-Ignace, ouvrage de protection		195 62			195 62
Chicoutimi, quai		7,888 72		29 14	7,917 86
Como	3,218 91				3,218 91
Côteau du Lac, réparation du quai			1,123 34		1,123 34
Côte Ste-Catherine, quai		27 76			27 76
D'Autray	5,088 81				5,088 81
Descente des Femmes, quai			1,499 91		1,499 91
Desjardins, quai			698 63		698 63
D'Israëli, quai			2,174 41		2,174 41
Doucet's-Landing	3,661 77				3,661 77
East-Templeton, quai			69 59		69 59
Echafaud Basque, enlèvem. des cailloux		250 00			250 00
Escoumains, quai			1,071 79		1,071 79
Fabre, quai			100 00		100 00
Fassett, brise-glace (rivière Ottawa)			12 50		12 50
Father-Point, amélioration du quai	220 54	1,384 53			1,605 07
Fort-William (Co. Pontiac) quai			201 00		201 00
Fraserville (*voir* riv. du Loup, en bas)					
Gaspé Basin, amélioration du quai		7,946 86			7,946 86
Georgeville, quai			87 35		87 35
Graham, quai			2 95		2 95
Grandes et Petites Bergeronnes, enlèvement des cailloux		507 77			507 77
Grande Entrée, brise-lames (îles de la Madeleine)	17,546 45	254 02			17 800 47
Grand-Marsh (*voir* Ste-Clotilde)					
Grands-Méchins, prolongement du quai		3,624 07			3,624 07
Grande Rivière de Gaspé, quai			4,478 42		4,478 42
Grenville	1,962 79				1,962 70
Grindstone (îles de la Madeleine) br.-lam		449 89			449 89
Grondines, quai			31 00		31 09
Grosse Isle (îles de la Madeleine) brise-lames		3,049 76			3,049 76
Grosse Isle Station de la Quarantaine, quai de l'est	1,102 68		1,200 00	4,761 82	7,064 50
Harrington-Harbour, prolong. du quai		2,353 85			2,353 85
Havre aux Maisons (Iles de la Madeleine) réparation du quai			946 09		946 09
High-Falls, riv. du Lièvre, quai			122 12		122 12
Havre des Trois Ruisseaux, enlèvement des cailloux		20 00			20 00
Hôpital, baie (îles de la Madeleine) brise-lames		1,608 05			2,608 05
Hudson, quai			582 28		582 28
Hull, quai			18 00	285 27	303 27

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Ile-aux-Coudres, quai		252 80	3,883 56		4,136 36
Ile-aux-Fraises (rivière St-Maurice)	2,265 61				2,265 61
Ile-aux-Morpions (rivière St-Maurice)	2,904 62				2,904 62
Ile-Perrot	4,547 01				4,547 01
Ile-Perrot sud, quai		5,027 62			5,027 62
Ile-Verte, quai			4,499 99		4,499 99
Jersey-Cove, enlèvement des cailloux		39 25			39 25
Kamouraska, quai			99 52		99 52
Knowlton-landing, quai			50 00		50 00
Lac Timiskaming, enlèvem. de la glace				236 47	236 47
Lanoraie, brise-glace			59 38		59 38
Laprairie, ouvrage de protection		19,975 45			19,975 45
Lauzon, bassin de radoub (*voir* Lévis)					
Lavaltrie, quai				44 38	44 38
Les Eboulements, quai			1,895 23		1,895 23
Lévis, quai en eau profonde	1,543 77	27,692 00			29,235 77
Lévis, bassin de radoub (bassin Lorne)				24,389 49	24,389 49
Lévis-Lauzon, bassin de radoub (nouv)		699,146 75			699,146 75
L'Islet, quai			81 95		81 95
Little-Bonaventure, île, prolongement du brise-lames		597 04			597 04
Longueuil, quai	2,443 17				2,443 17
Longueuil, Canada s.s. Lines, quai	30,847 06				30,847 06
Lotbinière, quai			621 18		621 18
Louiseville (*v.* Rivière-du-Loup, en haut)					
Magog, quai			44 66		44 66
Malbaie, quai		13,245 33			13,245 33
Manche d'Epée, enlèvement de cailloux		19 93			19 93
Maria, protection de la grève			1,599 04		1,599 04
Matane, quai		21 65			21 65
Mégantic, quai			12 00		12 00
Mistassini, quai (hangar)			699 64		699 64
Montebello, quai			20 43		20 43
Montmagny, quai			100 00		100 00
Montréal, cale-sèche				629 99	629 99
Moose-Bay, quai			176 51		176 51
Murray-Bay amélioration du quai	2,866 98	4,473 31			7,340 29
Natashquan, prolongement du quai		59 52			59 52
New-Carlisle, quai			1,463 62		1,463 62
Newport, île, brise-lames			1,630 60		1,630 60
Nicolet, mur de soutènement		1,186 09			1,186 09
Nominingue, quai		1,609 23			1,609 23
Norway-Bay, quai (rivière Ottawa)			19 25		19 25
Papineauville, quai	709 75		98 64		808 39
Passe-Pierre (Saguenay), enlèvement de cailloux		198 50			198 50
Percé, quai			1,445 41		1,445 41
Perkin's-Landing, quai			28 96		28 96
Petite-Rivière-Est, brise-lames		228 46			228 46
Petite-Tourelle, enlèvement de cailloux		147 98			147 98
Piché-Point (*voir* Pointe-Piché)					
Pierreville, quai			192 11		192 11
Piopolis, quai			295 07		295 07
Pointe-à-Brousseau, quai		2,878 92			2,878 92
Pointe-à-Elie, brise-lames (îles de la Madeleine)		369 46			369 46
Pointe-à-Trudel (rivière St-Maurice)	1,115 38				1,115 38
Pointe-aux-Esquimaux, quai			42 26		42 26
Pointe-à-Pizeau (Sillery), quai			782 60		782 60
Pointe-aux-Trembles, (Portneuf) quai			1,355 88		1,355 88
Pointe-Cavagnole (Valois), quai			244 76		244 76
Pointe-Claire, quai			823 46	150 00	973 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Pointe Jaune, enlèvement des cailloux		20 00			20 00
Pointe Piché, quai (Timiskaming)			162 45		162 45
Pointe St-Pierre, brise-lames			600 72		600 72
Pointe Valois, (*voir* Pointe Cavagnole)					
Port au Saumon	20,316 98				20,316 98
Québec, havre, amélioration de la navigation		396,675 03			396,675 03
Quyon, quai		873 70			873 70
Red-Head, enlèvement des cailloux		47 50			47 50
Repentigny, quai				22 00	22 00
Rigaud, quai (hangar)		358 34			358 34
Rimouski, amélioration du havre	3,804 26	50,025 76		1,162 71	54,992 73
Rimouski, quai			3,200 55		3,200 55
Rivière aux Renards, quai			3,622 63		3,622 63
Rivière Batiscan, (chenal)	31,398 65				31,398 66
Rivière Bois Blanc	1,730 81	2,225 87			3,956 68
Rivière Blanche, quai (St-Ulric)			125 42		125 42
Rivière Chateauguay, (barrages)		2,066 86			2,066 86
Rivière du Lièvre, écluse				4,077 59	4,077 59
Rivière du Lièvre	13,328 22				13,328 22
Rivière du Loup, (Fraserville) amélioration du quai		585 20			585 20
Rivière du Loup, (Louiseville) quai	4,130 03		49 60		4,179 63
Rivière Gatineau, protection du rivage		136 50			136 50
Rivière Girard, quai (Témiscouata)			999 89		999 89
Rivière Jésus, (St-Eustache, Ste-Rose)	648 49				648 49
Rivière la Pipe, quai (hangar)			61 40		61 40
Rivière Nicolet	110 13				110 13
Rivière Ouelle, quai		4,531 01			4,531 01
Rivière Richelieu, à Belœil				108 59	108 59
Rivière St-Louis	10,729 76				10,729 76
Rivière St-Maurice, rapides	3,857 10				3,957 10
Rivière St-Maurice, chenal du milieu à l'embouchure	2,153 92				2,153 92
Rivière Tikouabé, digue	7,250 84	350 05			7,600 89
Rivière Verte, digue			500 00		500 00
Roberval, (lac St-Jean) reconstruction du quai		8,552 29			8,552 29
Ste-Adelaïde de Pabos, brise-lames			1,484 37		1,484 37
St-André de Kamouraska, quai			978 10		978 10
St-André, quai			35 00		35 00
St-Alphonse, prolongement du quai		540 99			540 99
Ste-Anne de Beaupré, quai		18,930 13			18,930 13
Ste-Anne de Bellevue, quai	17,760 23				17,760 23
Ste-Anne du Saguenay, quai	540 05	10,315 02	39 92		10,894 99
Ste-Anne des Monts, débarcadère, etc		36,389 50			36,389 50
St-Antoine de Richelieu, mur de protection		300 00			300 00
St-Barthélemi, (Co. Berthier) digue		999 75			999 75
St-Charles de Richelieu, quai			183 03		183 03
Ste-Clothilde de Chateauguay, (Grand marais) améliorations		35 95			35 95
Ste-Croix, quai			10 00		10 00
St-Damien, (Co. Berthier) brise-glace		800 08			800 08
St-Denis, quai (rivière Richelieu)			258 53		258 53
Ste-Eloi de l'île Verte, enlèvement de cailloux		999 42			999 42
Ste-Emélie, (Leclercville), quai		307 56			307 56
Ste-Famille, île d'Orléans, quai			23 80		23 80
St-Félicien (rivière Ashouapmouchouan), digues	610 84	500 00			1,110 84
Ste-Félicité, quai			199 75		199 75

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-François, île d'Orléans (Sud), quai			23 45		23 45
St-François du lac, quai			254 93		254 93
St-Fulgence quai	746 52		1,178 28		1,924 80
St-Gédeon, enlèvement de cailloux		498 53			498 53
Ste-Geneviève (île Bizard), abords.			848 77		848 77
St-Georges de Malbaie, brise-lames		519 80			519 80
St-Godfroi, quai			349 96		349 96
St-Grégoire de Montmorency, quai			3,781 17		3,781 17
St-Ignace de Loyola, digues			736 78		736 78
St-Irénée les Bains, quai	1,984 84		5,142 89		7,127 73
St-Jean des Chaillons, quai		2,798 63			2,798 63
St-Jean, île d'Orléans, prolonge. du quai		1,487 09	4 25		1,491 34
St-Jean Port-Joli, quai		225 00	994 65		1,219 65
St-Jerome, quai, (hangar)			99 78		99 78
St-Jean, loyer du hangar				126 75	126 75
St-Joseph de Sorel, quai		825 41	31 23		856 64
St-Laurent, île d'Orléans, quai				148 85	148 85
St-Majorique, quai			150 00		150 00
St-Marc, quai			794 12		794 12
St-Michel de Bellechasse, quai			2,499 93		2,499 93
St-Michel des Saints (Co. Berthier), brise-glace		1.501 83			1,501 83
St-Nicolas, quai			10 00		10 00
St-Omer, quai			294 06		294 06
St-Paul, ile aux Noix, quai			30 50		30 50
St-Roch des Aulnaies, quai			29 05		29 05
St-Siméon, quai			38 45	36 30	74 75
St-Ulric (voir riv. Blanche)					
St-Valier, prolonge. du quai		1,298 96			1,298 96
Sault au Mouton, enlèvement de cailloux		595 99			595 99
Sault-Montmorency, mur de revêt		1,545 00			1,545 00
Senneville	20 00				20 00
Shigawake, quai			199 69		199 69
Sorel, quai en eau profonde		133 85		25 00	158 85
Squateck, débarcadère			148 51		148 51
Stratford, quai			2,496 15		2,496 15
Trois-Rivières, nouveau quai au charbon	3,302 09	4,063 86			7,365 95
Tourville, (riv. du Loup, en haut)	1,254 31				1,254 31
Trois-Lacs (Co. Beauce) quai			925 40		925 40
Traverse à Ricard (riv. St-Maurice)	2,683 88				2.683 88
Valleyfield, quai		64 69			64 69
Varennes, ouvrage de protection		1,805 32			1,805 32
Vaudreuil, quai			49 95		49 95
Verchères, quai			2,234 57		2,234 57
Verdun, quai	11,942 13		103 03	37 18	12,082 34
Ville-Marie, quai (Timiskaming)	7,892 49		249 75		8,142 24
Yamachiche, débarcadère			49 65		49 65
Yamaska, écluse et barrage				1,703 25	1,703 25
Dépenses générales	5,371 66			38,139 96	43,511 62
Totaux, *Québec*	250,638 49	1,411,167 40	84,619 65	76,225 29	1,822,650 83
Ontario.					
Armitage Landing, quai		11 50			11 50
Arnprior, quai			116 26	20 63	136 89
Bare-Point (Port-Arthur), brise-lames		54 484 30			54 484 30
Barry's-Bay, quai		35 30			35 30
Bath (Baie de Quinté)	3,427 59				3,427 59
Bayfield, quais			2,933 81		2,933 81
Beaumaris, quai			23 57		23 57

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Beaverton, amélioration du havre.			50 00		50 00
Belleville " "	33,827 52	1,347 61			35,175 13
Bensfort, quai, (Co. de Peterboro)			246 20		246 20
Big Bay, quai		10 50			10 50
Rivière Blanche (branche sud), améliorations		135 00			135 00
Blind River, quai			983 77		983 77
Bongards, (Baie de Quinté)	741 44				741 44
Bowmanville	6,567 00				6,567 00
Brighton, quai			63 53		63 53
Brockville, enlèvement des obstructions		143 17			143 17
Bruce Mines, quai, etc	7,630 94				7,630 94
Burlington Beach, *re* vieux quai d'Elsinore	1,357 85		46 58		1,404 43
Burlington, mur de revêt		61,989 70			61,989 70
Burlington Channel, jetée sud			243 14	4,237 20	4,480 34
Cache Bay	12,275 62				12,275 62
Cobourg, havre	2,637 05				2,637 05
Cobourg, jetée centre		13,294 19		60 83	13,355 02
Cobourg, jetee est		10,501 33			10,501 33
Collingwood, bassin de radoub, No. 1				15,000 00	15,000 00
Collingwood, bassin de radoub, No. 2				9,208 96	9,208 96
Colpoy's Bay, quai			2,726 32		2,726 32
Craigee Lee, quai			116 45		116 45
Depot Harbour, quai			41 21		41 21
Doe Lake, quai		110 00			110 00
Dyer's Bay, quai			1,560 72		1,560 72
Elk Lake, quai		570 52			570 52
Fitzroy Harbour, quai	9,107 88	166 64			9,274 52
Fort William, amélioration du havre	588,696 93	326,007 89			914,704 88
Fort Frances, quai		5 88			5 82
Freddy Channel, (baie Georgienne)	1,122 00				1,122 00
French River, barrage				894 92	894 92
French River, amélior. des cours d'eau		45,697 04			45,697 04
Gananoque. quai		1,482 09			1,482 09
Goat Island (baie Georgienne)	63,708 47				63,708 47
Goderich, amélioration du havre	8,557 88				8,557 88
" brise-lames, sud-ouest		195,330 00			195,330 00
" réparations des quais			4,779 65		4,779 65
Grand Bend, quais, etc			1,098 26		1,098 26
Haileybury, amélioration du havre	4,025 43	9,965 70		1,948 17	15,939 30
Hamilton " "	35,860 88	79,854 12			115,715 00
Hawkesbury	3,702 68				3,702 68
Hilton (Markville), quai			2,497 46		2,497 46
Holland River, (Simcoe), quai			4 95		4 95
Honey Harbour, réclam. W. McClenchy	854 44				854 44
Honey Harbour, Deer Island, chenal	3,037 50				3,037 50
Honey Harbour, Duff, chenal	772 60				772 60
Huntsville, quai		126 88			126 88
Juniper Island (Stony lake) piliers d'anc.		363 77			363 77
Kagawong, quai		269 71			269 71
Kawartha Park, quai		50 45			50 45
Kenora, quai		100 00		50 00	150 00
Kensington, quai et entrepôt		192 73			192 73
Kincardine	2,313 14				2,313 14
Kingston Harbour, améliorations		137,144 18			137,144 18
Kingston, C.M., quais			505 06		505 06
Kingsville, quais	8,098 26		1,466 99		9,565 25
Lakefield, débarcadère		715 51			715 51
Leamington, quai		6,688 47			6,688 47
Leith, reconstruction du quai		25 25			25 25
Little Detroit, rivière	7,508 16				7,508 16
Little Grassy, rivière, (lac des Bois)	4,555 60				4,555 60

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
L'Orignal, quai			990 78		990 78
Lorrain, quai	1,270 85		50 00		1,320 85
Madawaska, rivière, creusage du chenal	2,302 24				2,302 24
Magnetawan, quai			139 75		139 75
Meaford, mur de revêtement, etc.		16 70			16 70
Michipicoten, havre, (terre-ferme)	1,187 52				1,187 52
Michipicoten, île (port de Québec)	10,270 19				10,270 19
Midland, quai	700 00		16 89		716 89
Minaki, quai		3,949 90			3,949 90
Montréal, rivière (barrage Latchford)		6,636 44		1,952 78	8,589 22
Newcastle	1,172 68				1,172 68
New Liskeard, havre, quai			570 00		570 00
North Bay, quai			318 53		318 53
Oakville, quai			1,500 03		1,500 03
Ottawa, rivière, île Victoria, chenal	547 24				547 24
Owen Sound, amélioration du havre	1,675 00	20 60			1,695 20
Parry Sound, quai			767 33		767 33
Pelee îles:					
Quai du Nord			703 05		703 05
Quai du Sud			748 94		748 94
Penetanguishene, bassin de virage	4,315 60				4,315 60
Peterboro, rue George, quai				16 20	16 20
Peterboro	798 50				798 50
Petewawa, quai			100 50		100 50
Picnic, îles, améliorations (baie Georg.)	28,710 01				28,710 01
Pleasant Point, quai			1,384 42		1,384 42
Point Edward	121 40				121 40
Port Arthur, améliorat. du havre	80,338 39	265,984 72			346,323 11
Port Arthur, cale-sèche				35,641 50	35,641 50
Port Bruce, quai			984 83		984 83
Port Burwell, quai	3,798 49		9,297 20		13,095 69
Port Credit, améliorat. du havre		254 00			254 00
Port Elgin, brise-lames	2,683 67		48 57		2,732 24
Port Hope, havre	4,458 49	38,619 95			43,078 44
Portland, quai		2,418 71			2,418 71
Port Maitland	294 48				294 48
Port Perry, quai		4,877 20			4,877 20
Port Rowan, quai			500 00		500 00
Port Stanley, amélioration du havre	14,300 15	11,511 21	496 31		26,308 17
Providence Bay, quai		10,386 92	2,713 39		13,100 31
Pumpkin's Point, quai		44 73			44 73
Rainy, rivière, ent. des échelles d'étiage				17,019 47	17,019 47
Rainy, rivière, embouchure	2,531 55				2,531 55
Richard's Landing, entrepôt du quai, etc		5,593 33			5,593 33
Rivière Thames, enl. des barages de glace				2,191 70	2,191 70
Rivière Thames, enlèv. des obstructions		3,016 45			3,016 45
Rivière Thames, travaux de protection à Chatham		1,000 63			1,000 63
Robin's Landing, quai				25 00	25 00
Roche's Point, quai			882 03		882 03
Rondeau Havre, quais, etc	3,995 44		2,499 29		6,494 73
St. John Creek, barrage		377 95			377 95
Sand Point, quai		162 31			162 31
Sarnia, quai et bassin d'abri	8,088 17	302 17			8,390 34
Sault Ste. Marie, amélioration du havre	48,545 97				48,545 97
Sault Ste. Marie, quai			5,098 94		5,098 94
Severn River à Washago, barrage		1,631 08			1,631 08
Shanty Bay, quai	864 25	793 00	32 93		1,690 18
Silver Centre, quai			150 00		150 00
Southampton, quai			21 25		21 25
Sud Baymouth (îles Manitoulin), quai et entrepôt		107 61			107 61

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Sturgeon Falls, prolongement du quai..	943 72	1,113 79	....	....	2,057 51
Sturgeon, rivière, chenal..........	373 10	....	....	....	373 10
Sydenham, riv. (Dresden-Tupperville)..	300 00	....	....	....	300 00
Thessalon, quai..........	....	5,083 77	....	....	5,083 77
Thornbury, quai..........	....	....	421 58	....	421 58
Tobermory, estacades de direction......	....	....	....	27 20	27 20
Toronto—Amélioration du port—					
*Contrat Canadian Stewart..........	....	162,616 78	....	....	162,616 78
Ouverture de l'est..........	17,636 96	....	....	....	17,636 96
Ile Fisherman, (nouvel édifice)......	....	6,332 37	....	....	6,332 37
Ile protection du rivage..........	....	8,835 08	....	....	8,835 08
Nouvelle entrée ouest..........	....	24.022 28	....	....	24,022 28
Trent, pont, quai..........	....	2,095 75	....	....	2,095 75
Trenton, amélioration du port..........	2,350 00	....	....	....	2,350 00
Vail's Point, quai..........	....	314 10	....	....	314 10
Wellington, quai et amélioration du havre..........	....	59,457 95	....	....	59,457 95
Wendover, quai..........	....	....	192 39	....	192 39
Whitby, amélioration du havre..........	....	688 81	....	....	688 81
Windsor, amélioration du havre.......	1,172 03	3,264 92	....	....	4,436 95
Dépenses générales..........	5,371 67	....	....	16,116 61	21,488 28
Totaux, *Ontario*..........	1,061,504 62	1,578,350 24	50,133 36	104,411 17	2,794,399 39

*REMARQUE—Les travaux en rapport avec le contrat de la *Canadian Stewart, Limited,* sont en sections séparées :—

A. Mur construit dans l'eau.
B. Brise-lames.
C. Chenal et bassin de rivage.
D. Murs de soutènement.

Dans l'état où se trouvent ces travaux, il est impossible de déterminer le coût de chacune des sections. Cette explication peut aussi s'appliquer aux dépenses des années précédentes sous cet en-tête : en 1913-14, $10,640.38 ; en 1914-15, $757,201.14.

Quand ces travaux seront terminés, le coût de chaque section sera déterminé.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba.					
Anderson's (lac Winnipeg)	520 40				520 40
Crescent, île (rivière Rouge)	3,274 16				3,274 16
Gimli	1,634 44				1,634 44
Hnausa, (lac Winnipeg)	722 37				722 37
Howardville, (lac Winnipeg)	2,215 88				2,215 88
Icelandic, rivière	3,993 24				3,993 24
Le Pas, quai	25 10	3,173 38			3,198 48
Pine Creek, (lac Winnipegosis)	702 12				702 12
Rivière Rouge, améliorations		30,000 09			30,000 09
" terrain central	6,251 34				6,251 34
" nouveau chenal	8,879 65				8,879 65
St. Andrew, rapides, écluse et barrage	5,315 29	8,620 28		20,863 94	34,799 51
Selkirk, cale de halage				3,234 84	3,234 84
" étang	4,538 42				4,538 42
" quai	1,811 11	6,063 12			7,874 23
Snake, île, (lac Winnipegosis)	1,885 63				1,885 63
Spruce, île, "	345 97				345 97
The Forks, (rivière Rouge)	180 10				180 10
Winnipeg, grève	1,865 40				1,865 40
Winnipeg, port de, quai	5,113 74	15,787 72			20,901 46
Winnipegosis	8,282 56				8,282 56
Dépenses générales	324 57			4,672 72	4,997 29
Totaux, *Manitoba*	57,881 49	63,644 59		28,771 50	150,297 58
Saskatchewan et Alberta.					
Athabaska, rivière, améliorations		400 00			400 00
Big Stone, rivière (lac Cumberland, Sask)	10,972 62				10,972 62
Edmonton, quai		647 00			647 00
Grouard, Alta	3,160 03				3,160 03
Last Mountain, lac (barrage Craven)	19 00	249 95			268 95
Pigeon, lac, améliorations		50 00			50 00
Prince-Albert, travaux de protection		8,974 33			8,974 33
Saskatchewan, rivière, améliorations		24,625 00			24,625 00
Sturgeon, rivière, améliorations		1,533 07			1,533 07
Dépenses générales				1,684 91	1,684 91
Totaux, *Saskatchewan et Alberta.*	14,151 65	36,479 35		1,684 91	52,315 91
Colombie-Britannique.					
Ainsworth, quai		3,176 19			3,176 19
Arrowhead, quai		235 40			235 40
Arrowhead, (chenal intérieur)	4,842 60				4,842 60
Bamfield, quai			1,099 95		1,099 95
Blubber, baie	1,368 55				1,368 55
Campbell, rivière, quai			5,102 33		5,102 33
Cedar-Creek	314 04				314 04
Clayocot, quai		4,156 71			4,156 71
Columbia et Kootenay, améliorations—					
A Revelstoke		1,431 40			1,431 40
En bas de Burton		7,883 59			7,883 59
Columbie et Kootenay, rivière, quais—					
Beaton			44 50		44 50
Burton			131 97		131 97
Crawford-Bay			7 00		7 00
Deer Park			340 87		340 87
Edgewood			17 27		17 27
Halcyon		2,472 61			2,472 61

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Colombie et Kootenay, rivière, quais —*Fin.*					
Kootenay, baie			15 00		15 00
McDonald, débarcadère		4,843 36			4,843 36
Renata, baie			8 00		8 00
Rock, île		394 10			394 10
Syringa			8 62		8 62
Courtenay, rivière, travaux de protection	21,722 31	1,972 41			23,694 72
Dignan's-Bay, quai flottant		390 42			390 42
East-Robson, quai		33 19			33 19
Eburne	12,605 40				12,605 40
Esquimalt, nouvelle cale-sèche		24,912 90			24,912 90
" vieille cale-sèche				19,241 36	19,241 36
Fraser et Thompson, rivière, quais—					
Chilliwack			999 70		999 70
Gleneden		345 40			345 40
Kamloops			242 03		242 03
Langley			823 28		823 28
McAdams			235 22		235 22
Matsqui			294 03		294 03
Pitt, lac			235 22		235 22
Riverside			176 92		176 92
Sicamous			21 60		21 60
Whonnock			176 72		176 72
Fraser, rivière, améliorations—					
Eburne, quai		2,786 25			2,786 25
Nicomen, barrage n° 2 (clôture)		287 50			287 50
Nicomen, étang (travaux de protection)		62 27			62 27
North-Arm	137,667 89	120,022 46			257,690 35
Steveston, bancs de sable	24,111 46				24,111 46
Steveston, jetée		137,550 40			137,550 40
Westham, île, travaux de protection		498 89			498 89
Samson, arrache-souches				18,354 62	18,354 62
Tamboline, étang	15,516 94				15,516 94
Fraser, rivière (supérieure) et ses tributaires, améliorations—					
Stuart et Tachi, rivières		12,350 20			12,350 20
Gambier, île, pont flottant		200 00			200 00
Ganges, havre, quai		200 00			200 00
Glen-Valley, quai	3,983 36				3,983 36
Goose-Bay, quai			1,495 20		1,495 20
Gower-Point, quai		137 42			137 42
Graham's-Landing	968 53				968 53
Hardy-Bay, quai		1,900 00			1,900 00
Kamloops, mur de revêtement		34 50			34 50
Kelowna	240 22				240 22
Kincolith, quai		600 00			600 00
Maples, (Gabriola) quai		185 30			185 30
Massett, (nouveau) quai			999 53		999 53
Massett (vieux) quai		4,688 07			4,688 07
Nanaïmo, amélioration du havre	48,511 10				48,511 10
Naas, rivière	5,681 19				5,681 19
Newport, (*voir* Squamish)					
New-Westminster, batture Annieville	16,989 89				16,989 89
New-Westminster, quai			3,492 69		3,492 69
New-Westminster, bancs de sable	37,757 03				37,757 03
Nicomen	27,933 80				27,933 80
Okanagan, rivière, améliorations	7,499 27	4,994 76			12,494 03
Penticton	223 58				223 58
Port Alberni, quai		2,498 93			2,498 93
Port Clements, quai		500 00			500 00
Port Essington, débarcadère flottant			47 35		47 35

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Powell rivière, brise-lames			4,931 72		4,931 72
Prince-Rupert, bassin de radoub (inspec.)				2,700 00	2,700 00
Proctor Narrows	15,379 26				15,379 26
Quatsino, quai flottant		432 24			432 24
Queen-Charlotte, ville, quai			5,724 90		5,724 90
Refuge-Bay, quai			2,998 67		2,998 67
Rock-Bay	8,047 52				8,047 52
Royston (Roy's Beach) quai		370 00			370 00
Saanichton, quai flottant		358 35			358 35
Salmon-Arm, ville, quai	889 55				889 55
Seaside-Park, quai flottant		2,982 90			2,982 90
Seymour-Arm	439 36				439 36
Shushartie-Bay, quai			600 00		600 00
Shuswap	2,017 76				2,017 76
Sicamous, quai du gouvernement	1,046 84				1,046 84
Sidney, quai			500 00		500 00
Skeena, rivière	10,753 54				10,753 54
Skidegate, quai sur la réserve indienne			6,813 00		6,813 00
Somass, rivière, enlèvement des souches		400 00			400 00
Spiller rivière, quai			3,918 32		3,918 32
Squamish, quai flottant		1,168 78			1,168 78
Stewart, (canal Portland) quai			2,985 93		2,985 93
Stickine, rivière, améliorations		5,611 02			5,611 02
Summerland	658 83				658 83
Two-Beacon batture	5,865 94				5,865 94
Union-Bay, quai		510 00	550 00		1,060 00
Valdez-Island, débarcadère		399 30			399 30
Vancouver, quai du gouvernement fédéral	14,091 65				14,091 65
" False creek	313,669 89				313,669 89
" First Narrows	129,976 90				129,976 90
" amélioration du havre		959,601 50			959,601 50
Victoria, amélioration du havre	213,578 91	1,195,771 70			1,409,350 61
White-Rock, quai		10,157 24			10,157 24
Wilcox-Landing (Salmon-Arm)	1,589 25				1,589 25
William's Head, station de quarantaine		2,873 68			2,873 68
Dépenses générales	19,414 44			10,656 19	30,070 63
	1,105,356 80				3,723,727 85
Moins le rembourse. de Henry, McFee & McDonald à propos du loyer de la drague, au quai de Vancouver	16,000 00				16,000 00
Totaux, *Colombie-Britannique*	1,089,356 80	2,521,781 34	45,637 54	50,952 17	3,707,727 85
Territoire-du-Yukon.					
Riv. du Yukon, améliora. à la navigation		4,876 91			4,876 91
Totaux, *Territoire-du-Yukon*		4,877 91			4,876 91
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales du personnel, etc				14,644 71	14,644 71
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc				403,687 90	403,687 90
Forages d'essai pour div. trav. projetés		17,030 94			17,030 94
Totaux, ports et rivières en général		17,030 94		418,332 61	435,363 55

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

OUTILLAGE DE DRAGAGE.

REMARQUE.—Avec le système actuel de tenue des livres, la majeure partie des dépenses pour les réparations des dragues du ministère ont été inclues avec le coût de l'opération et réparties aux comptes des différentes localités où il y a eu du dragage. Cependant il y a quelques dépenses (tel que la démolition des dragues impropres au service, l'entretien et les réparations de l'outillage temporairement inemployé) qui ne peuvent pas être réparties aux comptes des localités et qui apparaissent dans l'état suivant, sous le titre "réparations."

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces maritimes	30,540 01			30,540 01
Ontario et Québec	21,168 71	3,151 93		24,320 64
Chantier maritime d'Haileybury		501 50		501 50
Ottawa, chantier maritime de l'île Victoria			20,737 26	20,737 26
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	37 36			37 36
Colombie-Britannique	37,037 06			37,037 06
Totaux, *outillage de dragage.*	88,783 14	3,653 43	20,737 26	113,173 83
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Rivière Saguenay	4,420 58		10,228 57	14,649 15
Rivière Saint-Maurice	13,915 59		40,995 86	54,911 45
District d'Ottawa—				
Rivière Noire	1,078 80	1,543 78		2,622 58
Rivière Coulonge	1,199 98	2,573 13		3,773 11
Rivière Gatineau		503 26	600 00	1,103 26
Rivière Madawaska		2,737 38		2,737 38
Rivière Ottawa		225 70	27,130 18	27,355 88
Rivière Petawawa		6,251 36		6,251 36
District Trent et Newcastle			517 24	517 24
Collection des droits de glissoirs et estacades			1,496 96	1,496 96
Totaux, *glissoirs et estacades*	20,614 95	13,834 61	80,968 81	115,418 37
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces maritimes.				
Pont international entre Clair, N.-B., et Fort Kent, Maine	860 00			860 00
Chaussée de la Matapédia, améliorations et réparat.	2,550 55	493 26		3,043 81
Québec et Ontario.				
Pont Bryson		975 46		975 46
Pont Chapeau		128 43		128 43
Pont Des Joachims		2,494 72		2,494 72
Pont Gatineau		38 63		38 63
Pont North Timiskaming	14,166 86			14,166 86
Pont Pond Creek (Wright)		60 71		60 71
Portage du Fort		169 25		169 25
Ponts et rues de la ville d'Ottawa entretenus par le gouvernement.				
Pont Chaudière et abords		4,061 17		4,061 17
Place Connaught et rue Wellington			13,068 22	13,068 22
Eclairage			2,240 10	2,240 10
Pont York (Grand river)		623 29		623 29
Saskatchewan et Alberta.				
Pont de Banff	413 15			413 15
Pont d'Edmonton		2,398 35		2,398 35
Totaux, *ponts et chaussées*	17,990 56	11,443 27	15,308 32	44,742 15

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Terre-Neuve.				
Cap Ray (inférieur)			250 00	250 00
Provinces maritimes.				
Baie de Fundy			2,569 11	2,569 11
Cap Breton	247 48		35,538 22	35,785 70
Escuminac			1,692 83	1,692 83
Câble de l'île aux Perdrix		300 00		300 00
Câble de l'île Seal		58 00		58 00
Québec (terre ferme).				
Pointe au Père (subside)			500 00	500 00
Côte nord, à l'ouest de Bersimis			18,639 53	18,639 53
Côte nord, à l'est de Bersimis			27,442 35	27,442 35
Ligne du comté de Québec	5,000 00		4,230 22	9,230 22
Ligne du Timiskaming	676 54		2,864 70	3,541 24
Québec (îles).				
Anticosti			3,930 08	8,930 08
Réseau de Grosse Isle, île aux Coudres et île d'Orléans			8,143 51	8,143 51
Iles de la Madeleine			5,068 15	5,068 15
Vaisseau-câble *Tyrian*		27,491 87	42,675 91	70,167 78
Provinces maritimes et Golfe en général			776 61	776 61
Ontario.				
Ile Pelée			1,892 53	1,892 53
Saskatchewan et Alberta.				
Lignes de la Saskatchewan et de l'Alberta	30,523 74		117,417 99	147,941 73
Colombie-Britannique et Yukon.				
Ashcroft-Dawson			218,625 35	218,625 35
Edgewood-Nakusp			1,631 97	1,631 97
Golden-Windermere			7,938 48	7,938 48
Système de la vallée Okanagan	19,400 08		49,775 02	69,175 10
Ile de Vancouver, y compris l'archipel	6,483 01		84,236 01	90,719 02
Lignes de la Colombie-Britannique, en général			1,428 46	1,428 46
Service télégraphique en général			10,244 29	10,244 29
Totaux, lignes télégraphiques	62,330 85	27,849 87	652,511 32	742,692 04

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
DIVERS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Arpentages.				
Provinces maritimes			24,122 81	
Québec			41,252 23	
Ontario			30,824 61	
Manitoba			2,986 97	
Saskatchewan et Alberta			4,994 32	
Columbie-Britannique			12,851 91	
Généralement			953 80	117,986 65
Barrage de la rivière Ottawa supérieure.				
Levé de la rivière Coulonge	5,374 97			
Barrage de la crique Gordon	176 20			
Enquête	943 42			
Barrage Kippewa	207 00			
Levé de la rivière Madawaska	7,599 35			
Levé de la rivière Mattawa	1,432 08			
Levé de la rivière Ottawa	815 44			
Barrage des Quinze	11,351 59			
Barrage du Timiskaming	60,504 11			
Généralement	53,873 86			142,278 02
Division des comptes.				
Salaires et dépenses de voyage des agents, commis, etc. du service extérieur			20,144 92	20,144 92
Commission des voies d'eau navigables			1,525 52	1.525 52
Canal de la baie Georgienne, Commission Royale			17,694 10	17,694 10
Commission internationale de la rivière St-Jean, N.-B.			9,905 26	9,905 26
Enquêtes			250 00	250 00
Lac Winnipeg, remorqueur d'inspection	2,015 97			2,015 97
Services légaux, en rapport avec les cas placés devant la Commission internationale			7,097 15	7,097 15
Entretien des bateaux d'inspection			52,816 23	52,816 23
Mesurage des rivières			13,934 34	13,934 34
Fleuve St-Laurent, mesurage			16,670 22	16,670 22
Monument à feu Sa majesté Edouard VII	21 18			21 18
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 29 employés décédés, d'après l'acte d'amendements de la loi du Service civil section 41			4,928 53	4,928 53
Fonds de retraites, nº 1			18 75	18 75
Appropriations de guerre. Salaires payés pour le service militaire			94,344 04	94,344 04
Totaux, *divers*	144,315 17		357,315 71	501,630 88

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Reparations	Personel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse		51,707 32	14,717 09	69,629 58	136,053 99
Ile du Prince-Edouard		8,005 52	1,151 13	12,218 55	21,375 20
Nouveau-Brunswick		127,184 90	8,613 98	62,595 49	198,394 37
Québec		967,200 41	39,805 20	354,704 90	1,361,710 51
Ottawa, édifices publics		1,006,592 14	417,208 14	868,675 16	2,292,475 44
Ontario (Ottawa non compris)		818,726 07	43,193 46	269,160 49	1,131,080 02
Manitoba		283,646 74	12,361 42	117,928 58	413,936 74
Saskatchewan		88,581 44	13,660 21	84,551 16	186,792 81
Alberta		238,489 81	9,688 70	106,984 87	355,163 38
Colombie-Britannique		461,766 27	16,158 16	137,540 56	615,464 99
Territoire du Yukon				62,536 69	62,536 69
Edifices publics en général		10,394 89		71,826 37	82,221 26
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	166,423 96	189,190 88	51,887 44	7,623 41	415,125 69
Ile du Prince-Edouard	72,297 98	29,305 61	25,461 65	2,296 21	129,361 45
Nouveau-Brunswick	1,050,284 49	567,012 25	27,967 01	7,052 46	1,652,316 21
Québec	250,638 49	1,411,167 40	84,619 65	76,225 29	1,822,650 83
Ontario	1,061,504 62	1,578,350 24	50,133 36	104,411 17	2,794,399 39
Manitoba	57,881 49	63,644 59		28,771 50	150,297 58
Saskatchewan et Alberta	14,151 65	36,479 35		1,684 91	52,315 91
Colombie-Britannique	1,089,356 80	2,521,781 34	45,637 54	50,952 17	3,707,727 85
Territoire du Yukon		4,876 91			4,876 91
Havres et rivières, général—		17,030 94		418,332 61	435,363 55
Totaux, dragages et matériel		88,783 14	3,653 43	20,737 26	113,173 83
" glissoirs et estacades		20,614 95	13,834 61	80,968 81	115,418 37
" chemins et ponts		17,990 56	11,443 27	15,308 32	44,742 15
" lignes de télégraphe		62,330 85	27,849 87	652,511 32	742,692 04
" Divers		144,315 17		357,315 71	501,630 88
Grands totaux des dépenses	3,762,539 48	10,815,169 69	919,045 32	4,042,543 55	19,539,298 04

PARTIE VII

DIVERS

Contrats adjugés par le ministère.

Propriétés achetées ou vendues.

Propriétés affermées au ou par le ministère.

Rapport du conservateur de la galerie nationale des arts.

Noms des administrateurs du ministère.

Noms des employés préposés aux glissoirs et estacades.

Noms des employés aux bassins de radoub.

Noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens employés aux édifices publics

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRÉ LE 31 MARS 1916.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DU GREFFIER EN LOI,

OTTAWA, le 1er août 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions du ministère durant le dernier exercice financier, concernant les contrats et les propriétés, et qui doivent être inclus dans le rapport annuel pour 1915-16, savoir:—

N° 1—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice financier expiré le 31 mars dernier.

N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4—Une liste de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada, passés à la dernière session, et des arrêtés du conseil concernant le ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

ETATS

DÉMONTRANT

1.—LES CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 1ER AVRIL 1915 AU 31 MARS 1916.

2.—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

3.—LES PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU ET PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS PENDANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				
	Nouvelle-Ecosse.				$ c.
Amherst	Edifice public	Houille, par tonne—bit	W. A. Filmore		4 70
Annapolis	"	" "	Intercolonial Coal Mining Co		5 60
Antigonish	"	" "	Edward Haley		4 30
Arichat	"	" ant., nut	C. P. Terrio		8 75
Baddeck	"	" bit	Alex. McDonald		5 00
Bridgewater	"	" "	Dominion Coal Co		5 60
Canso	"	" ant., egg	A. M. Whitman & Son		8 25
"	"	" bit	A. M. Whitman & Son		6 25
Dartmouth	"	" "	Acadia Coal Company		4 15
"	Nouvel édifice public	" "	Acadia Coal Company		4 15
"	Bureau de poste	Install. int	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	14 août 1915	1,500 00
Digby	Edifice public	Houille, par tonne—bit	W. E. Van Blarcom		6 25
Glace-Bay	"	" "	Dominion Coal Company		4 10
Guysborough	"	" "	C. S. Strople		6 00
Halifax	Nouveau bureau des douanes	" "	Acadia Coal Company		4 15
"	Bureau de poste	" "	Acadia Coal Company		4 15
"	Entrepôt de vérification	" ant., poêle	H. D. Mackenzie Company		7 75
"	Bureau de poste	Posage de fil électriq. et accessoires	Farquhar Bros., Ltd	14 août 1915	598 00
Inverness	"	Houille, par tonne—bit	Inverness Railway & Coal Company		3 75
Kentville	Edifice public	" "	Acadia Coal Company		5 00
"	"	" ant., egg	C. L. Dodge		7 90
"	Ferme expérimentale	" " poêle	A. M Wheaton		7 50
"	"	" " nut	A. M. Wheaton		7 75
Lunenburg	Edifice public	" " "	A. & H. Anderson		7 50
"	"	" " poêle	A. & H. Anderson		7 25
Liverpool	"	" bit	Dominion Coal Company		4 90
Nappan	Ferme expérimentale	" foyer	R. W. Loring		4 50
New-Glasgow	Edifice public	" bit	Acadia Coal Company		4 50
North-Sydney	"	" "	H. G. Campbell		3 50
"	Bureau d'immigration	" "	H G. Campbell		3 50
Parrsboro	Edifice public	" "	W. J. Berry		4 50
Pictou	Bureau des douanes	" "	Intercolonial Coal Mining Co		4 80
"	Bureau de poste	" "	Intercolonial Coal Mining Co		4 80
Shelburne	Edifice public	" "	Estate Joseph McGill		5 75
Springhill	"	"	Dominion Coal Company		4 25

Sydney	"	" "	Dominion Coal Company		3 50
"	"	Changements et additions au système d'éclairage	C. Estane	16 sept. 1915	1,872 00
Sydney-Mines	"	Houille, par tonne—bit	H. G. Campbell		3 50
Truro	Edifice public	" "	J. H. Kent & Co		4 75
Westville	"	" "	Intercolonial Coal Mining Co		4 25
Windsor	"	" "	F. W. Dimock		4 65
Wolfville	"	" ant., egg	A. M. Wheaton		6 75
Yarmouth	"	" " nut	L. E. Baker & Co		6 52
"	"	" " fourn	" "		6 52
	Ile du Prince-Edouard				
Charlottetown	Edifice public	Houille, par tonne—bit	C. Lyons & Co		5 10
"	Edifice de la banque	" ant., egg	G. E. Full		7 80
"	"	" " poêle	"		7 80
"	"	" bit	"		5 20
"	Ferme expérimentale	" ant., egg	C. Lyons & Co		8 30
"	"	" " nut	G. E. Full		8 45
"	"	" bit	"		6 40
Georgetown	Edifice public	" ant., fourn	Poole & Thompson		7 95
"	"	" bit	"		4 95
"	"	" ant., nut	"		7 95
Montague	"	" bit	"		4 95
"	"	" ant., egg	"		7 95
Souris	"	" " egg	C. Lyons & Co		8 00
"	"	" " nut	"		8 25
Summerside	"	" bit	Tignish Trading Co		7 00
"	"	" ant., egg	"		9 00
Tignish	"	" bit	"		7 00
"	"	" ant., fourn	"		9 00
	Nouveau-Brunswick.				
Bathurst	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	R. C. Rogers		9 00
"	"	" bit	"		7 00
"	Bureau de poste	" install. int	The J. T. Schell Company	3 déc. 1915	443 00
Campbellton	Edifice public	" bit	R. K. Shives		6 00
Chatham	"	" "	Ed. Johnson		5 50
"	"	" ant., egg	The Stothart Mercantile Company		8 00
Dalhousie	"	" " fourn	Chas. Powell		9 00
"	"	" bit	"		7 00
Fairville	"	" ant., egg	Estate C. E. Colwell		7 75
"	"	" " nut	"		7 75
Fredericton	"	" " egg	S. L. Morrison		8 25
"	"	" " nut	"		8 50
"	Ferme expérimentale	" bit	"		7 00
"	"	" écossais	"		9 40
"	Nouvel édifice	" ant., egg	"		8 25
"	"	" " egg	"		9 25

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
	Nouveau-Brunswick—Fin.				
Fredericton	Nouvel édifice	Houille, par tonne—ant., poêle	S. L. Morrison		8 40
"	Bureau des douanes	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	27 mars 1916	1,063 00
Grand-Falls	Edifice public	Houille, par tonne—ant., fourn	J. L. White		10 75
"	"	" " poêle	"		10 75
Hartland	"	" bit	Burtt Hardware Co		7 50
"	"	" ant., egg	"		9 20
Marysville	"	" " "	S. L. Morrison		9 10
"	"	" " nut	"		9 25
Milltown	"	" " egg	G. H. Budd		7 60
"	"	" " nut	"		7 60
Moncton	Bureau de poste	Chang. et addit. à l'install. intér.	P. N. Leblanc	1er nov. 1915	1,130 00
Newcastle	Edifice public	Houille, par tonne—ant., fourn	The Stothart Mercantile Co.		8 00
"	"	" bit	" "		5 50
Ossekeag	"	" ant., egg	J. W. Smith		9 00
"	"	" " nut	"		9 00
Richibucto	"	" " fourn	W. E. Forbes		9 85
"	"	" " nut	"		9 85
St-Jean	Vieux bureau de poste	" " fourn	R. P. & W. F. Starr		6 75
"	" "	" " nut	"		7 00
"	" "	" bit	"		4 50
"	Nouveau "	" ant., nut	"		7 00
"	" "	" " fourn	"		6 75
"	" "	" bit	"		4 50
"	Banque d'épargnes	" ant., egg	J. S. Gibbon & Co		7 40
"	"	" " nut	"		7 90
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		4 50
"	Bureau des douanes	" ant., fourn	"		6 75
"	"	" " nut	J. S. Gibbon & Co		8 75
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		4 50
"	Edifice d'immigration	" ant., fourn	"		7 00
"	" "	" " nut	"		7 25
"	Edifice public	Installations	The J. T. Schell Company	27 juil. 1915	13,161 00
" ouest	"	Houille, par tonne—ant., poêle	Estate, C. E. Colwell		7 75
St-Stephen	"	" " egg	W. C. Purves		7 40

"	"	" " nut	"		7 40
"	Edifice d'immigration	" " poële	"		7 40
Sussex	Edifice public	" " fourn	W. H. Culbert		8 80
"	"	" " nut	"		9 00
Tracadie	Lazaret	" " egg	The Stothart Mercantile Co		10 75
" "		" bit	" "		8 25
" "	Ecurie	Construction d'une écurie	E. J. M. Bourgeois	7 avril 1915	2,875 00
Woodstock	Edifice public	Houille, par tonne—écossaise	Burtt Hardware Company		9 00
"	"	" —ant., poële	" "		9 00
	Québec.				
Acton-Vale	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	V. J. Mongeau		9 00
Arthabaska	"	" " "	J. E. C. Giroux		8 50
Aylmer	"	" " "	Aylmer Coal and Supply Company		7 25
Berthierville	"	" " poêle	B. Coutlée		10 00
Buckingham	"	" " egg	The Traders Company		7 45
"	"	" " poêle	" "		7 45
Cap-Rouge	Ferme expérimentale	" " egg	O. Gignac		8 75
Chicoutimi	Edifice public	" " fourn	Massicotte & Tremblay		8 50
Coaticooke	"	" " egg	B. J. Smith & Son		7 60
"	"	" " nut	" "		7 85
"	Vieil arsenal	Install. int. de la salle des ingén	W. J. Welch	7 mai 1915	1,500 00
Cookshire	Edifice public	Houille, par tonne—ant., fourn	E. J. Planche & Cie		8 25
Dundee	Bureau des douanes	" " poêle	A. S. Matthews		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Drummondville	Edifice public	" " egg	Jimmy Hamel		8 75
East-Angus	"	" " "	Louis Reid		9 50
"	"	" " nut	"		9 75
"	Bureau de poste	Installations	The Berlin Interior Hardwood Company, Ltd.	27 juil. 1915	2,040 00
Farnham	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	A. B. Comeau & Cie		7 75
Fraserville	"	" " "	E. A. Doucet		8 90
Granby	"	" " "	P. Phoenix		7 55
Hochelaga	Bureau de poste	" " "	Hart & Adair		6 70
"	"	" " nut	"		6 95
Hull	Edifice public	" " egg	Leclaire & Cie		7 00
Iberville	"	" " poêle	John Donaghy		6 15
Joliette	"	" " "	S. Bougeois		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
"	Bureau de poste	Installations int	The J. T. Schell Co	21 sept. 1915	4,289 00
Jonquières	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	Geo. P. Marcotte		8 65
"	"	" " nut	"		9 00
"	Bureau de poste	Installations int	R. A. Sproule	9 nov. 1915	1,119 00
Knowlton	Edifice public	Houille, par tonne—ant., fourn	E. E. Mills		7 60
Lachine	"	" " egg	Martin & Cie		7 50
"	"	" " nut	"		7 75
Lachute	"	" " egg	A. H. Ayers		8 00
"	"	" " nut	"		8 25
Laprairie	"	" " poêle	Demers & McGee		7 25
"	"	" " nut	"		7 50

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.	
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
	Québec—Suite.				$	c.
L'Assomption.	Edifice public	Houille par tonne—ant., fourn.	Chas. Rho		8	10
Lennoxville	Ferme expérimentale	" " "	Coderre et Fils		8	50
"	"	" " nut	"		8	50
Lévis	Edifice public	" " egg	P. Robitaille		7	00
Longueuil	"	" " fourn	Thos. Millette		6	50
"	"	" " "	D. Brissette et Cie		6	50
Louiseville	"	" " egg	J. A. Savoie		7	50
Magog	"	" " "	T. B. Mullins		7	25
Marieville	"	" " nut	J. A. Fournier		7	45
"	"	" " egg	J. A. Fournier		7	20
Matane	"	" " "	J. A. Boulay		12	00
Megantic	"	" " "	A. H. Evans		8	85
Montmagny	"	" " "	A. Belanger		8	40
Montréal	Bureau des douanes	" " fourn.	Evans Bros		6	45
"	Douane (canal)	" " poêle	Evans Bros		6	70
"	Entrepôt de vérification	" " bit.	Canadian Import Company		3	80
"	Nouvel entrepôt de vérificat	" " ant., fourn.	Evans Bros		6	45
"	Station postale " A "	" " egg	Evans Bros		6	70
"	" " B "	" " "	Hart & Adair		6	70
"	" " C "	" " "	Hart & Adair		6	70
"	" " D "	" " "	Evans Bros		6	70
"	" " E "	" " "	Hart & Adair		6	70
"	" " F "	" " "	Evans Bros		6	70
"	" " H "	" " fourn	Hart & Adair		6	45
"	" " M "	" " egg	Evans Bros		6	70
"	Station postale " N "	" " "	Hart & Adair		6	70
" (Westmount)	Bureau de poste	" " "	Evans Bros		6	70
"	Station postale " S "	" " fourn.	Hart & Adair		6	45
"	Bureau du revenu	" " egg	Evans Bros		6	70
"	Division forestière	" " egg	Hart & Adair		6	70
"	Hôpital de détention	" " fourn.	Hart & Adair		6	45
"	"	" " poêle	Hart & Adair		6	70
"	Station postale " A "	Installation intérieure	Jos. Bourque	25 mai 1915	825	00
"	" " A "	Changements	R. E. Edwards & Son	28 mai 1915	3,000	00

"	Bureau de poste général	Passage d'escalier en fer	The Dennis Wire & Iron Works Co., Ltd	23 oct. 1915	1,825 00
"	Entrepôt de vérification	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	5 fév. 1916	19,500 00
" (Record R'm)	"	" "	The Steel Equipment Company, Ltd	11 mars 1916	6,449 00
Murray Bay	Bureaux de poste et de douanes	" "	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	5 fév. 1916	1,347 00
Nicolet	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	J. B. Lemay		8 00
"	"	" " "	J. Courteau		8 00
Pierreville	"	" " poêle	Lapierre et Fils		8 00
Plessisville	"	" " egg	La Fonderie de Plessisville		9 60
Québec	Bureau des douanes	" " fournaise	Canadian Import Company		6 99
"	"	" " egg	Canadian Import Company		7 24
"	Agence de Marine	Houille, par tonne—ant., fourn	Madden & Son		7 15
"	Entrepôt de vérification	" " "	Canadian Import Company		6 99
"	Bâtitse d'immigration	" " egg	" " "		7 24
"	" "	" " —bit	" " "		4 49
"	" hôpital	" " ant., egg	Madden & Son		7 55
"	" "	" " " poêle	"		7 55
"	Bureau de poste	" " " fourn	"		7 10
"	" "	" " " poêle	"		7 40
"	Quartiers du Gouver. gén.	" " " fourn	"		7 40
"	" " "	" " " poêle	"		7 65
"	Poids et mesures	" " " egg	Canadian Import Company		7 24
"	Bureau de poste	Changements à l'instal. intérieure	Louis Boivin, enregistrée	23 avril 1915	4,598 95
"	Bureau des douanes	Couche hydraul. dans le soubass	Standard Paint Company of Canada, Ltd	28 juin 191	6,157 00
Richmond	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	S. E. Desmarais		7 00
Rigaud	" "	" " "	C. Decoste		8 50
"	" "	" " " nut	C. Decoste		9 00
Rimouski	" "	" " " egg	Talbot & Company		8 80
Roberval	" "	" " " "	Coté, Boivin & Co		8 25
Rock Island	Edifice public	" " " furn	C. H. Kathane		8 00
" "	" "	" " " nut	"		8 25
Shawinigan	" "	" " " egg	C. H. Flamand		8 25
Shawville	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Company, Ltd	5 fév. 1916	775 00
Sherbrooke	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	Coderre et Fils		7 50
Sorel	" "	" " " fourn	Leclaire et Fils		7 90
Ste-Agathe	" "	" " " egg	O. C. Glen		8 50
"	" "	" " " nut	"		8 75
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Company, Ltd	15 sept. 1915	1,585 00
Ste-Anne de la Pocatière	Edifice public	Houille, par tonne—ant., poêle	P. Robitaille		12 00
" " "	" "	" " " nut	"		12 00
St-Gabriel de Brandon	" "	" " egg	Ulrich Roch		7 95
St-Henri (Montréal)	Bureau de poste	" " " furn	Evans Bros		6 70
St-Hyacitnhe	" "	" " " egg	Hector Chartier		7 50
"	Revenu de l'Intérieur	" " " "	"		7 50
St-Jérôme	Edifice public	" " " fourn	S. G. Laviolette		7 25
St-Jean	Bureau des douanes	" " " egg	John Donaghy		6 00
"	Bureau de poste	" " " "	"		6 00
St-Lambert	Edifice public	" " " "	W. A. Irving		7 10
"	" "	" " " nut	"		7 25

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux pubilcs du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Québec—Fin.			
St-Lambert.........Edifice public... ....Houille par tonne—Ant., egg......	C. W. Smiley		7 10
St-Laurent (Jacques-Cartier)....... Bureau de poste.... " " egg....	Hart & Adair		6 70
St-Roch.......... " " .... " " fourn...	Madden & Son		7 00
St-Sauveur........ " " .... " " egg.....	"		7 35
Ste-Thérèse de Blainville ....Edifice public.......... " " fourn...	P. E. Desjardins		8 00
Terrebonne......... " .... " " egg....	M. Moody & Sons		7 60
Thetford Mines..... " .... " " fourn...	Alp. Blais		7 35
Trois-Rivières...... " .... " " egg....	Z. Marchand (Fils)		7 00
Valleyfield......... " .... " " "	S. Langevin		7 50
Victoriaville........ " .... " " "	J. E. C. Giroux		8 00
Ontario.			
Acton.... .... " .... " " egg....	J. C. Hill		7 90
" .... " .... " " nut ...	"		7 25
Alexandria......... " .... " " egg....	Morris Bros		7 25
" .... " .... " " nut....	"		7 50
Arnprior.......... " .... " " egg....	J. S. Moir		8 25
" .... " .... " " "	R. S. Drysdale		8 25
Almonte.......... " .... " " "	Knight Bros		7 30
" .... " .... " " nut....	"		7 55
Amherstburg...... " .... " " fourn...	Falls Bros		7 25
Athens............ " .... " " "	G. N. Purcell		8 30
Aurora. .... " .... " " egg....	Alf. Butcher		7 00
" .... " .... " " nut....	"		7 00
" ....Bureau de poste et des douanesInstallation intérieure............	The Can. Office & School Furniture Co., Ltd.	14 mai, 1915.	1,520 00
Aylmer.. ....Edifice public.. .. ..Houille par tonne—ant., egg......	F. P. Frank		7 40
Barrie............. " .... " " "	B. Parker		7 20
" .... " .... " " nut....	"		7 20
" .... " ....La tour de l'horloge	The Barrie Planing Mill Co.	29 avril, 1915.	3,450 00
Belleville.......... " ....Houille par tonne—ant., poêle....	N. Allen		7 44
Berlin............. " .... " " egg....	Kleepfer & Co		7 00

"	"	" " "	G. W. Bramm		7 00
"	"	" " "	A. A. Pipe		7 00
"	Bureau de poste	Posage des fils élect. et accessoires	A. Lockhart & Company	12 janv. 1916	830 00
Bowmanville	Edifice public	Houille par tonne—ant., poêle	E. W. Loscombe		7 33
"	"	" " nut	"		7 33
Bracebridge	"	" " poêle	G. W. Ecclestone		8 00
"	"	Installation intérieure	The Berlin Office and Fixture Co., Ltd.	29 juillet 1915	528 00
Brampton	"	Houille par tonne—ant., poêle	Brampton Coal Co		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Brantford	"	" " egg	Gibson Coal Co.		6 08
"	"	" " nut	"		6 08
"	Nouveau bureau de poste	" " egg	"		6 08
"	Edifice public	Construction d'un	A. J. Brown	17 oct. 1915	16,985 00
Bridgeburg	"	Houille par tonne—ant., poêle	E. Benner & Sons		6 60
Brockville	"	" " egg	Brockville Lumber Co.		7 60
"	"	" " poêle	"		7 60
"	"	Plombage et ouvrages en marbre	George Ross & Company	8 sept. 1915	807 00
"	"	Peinturage	Travers Fitzpatrick	20 sept. 1915	795 00
"	"	Plâtrage	James Dunlevie	20 sept. 1915	150 00
Burford	Bureau de poste	Houille par tonne—ant., egg	The Burford Coal & Gas Co.		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
"	"	Installation intérieure	The Can. Office & School Furniture Co., Ltd.	4 sept. 1915	940 00
Carleton Place	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	Fred. Morris		7 60
Chatham	" "	" " fourn.	A. R. Crow		6 40
Chesley	" "	" " egg	P. Teckler		7 25
Clinton	" "	" " fourn.	A. Forbes		7 75
"	" "	" " nut	"		8 00
Cobourg	" "	" " egg	Geo. Plunkett		6 85
"	Bâtisse d'immigration	" " nut	"		7 15
Collingwood	Edifice public	" " egg	Toner & Gregory		7 00
"	" "	" " nut	"		7 25
"	" "	Changements à la structure	Herrington, Bryan & Healey	13 août 1915	1,900 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	27 août 1915	2,843 00
Cornwall	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	W. C. McGuire		7 10
"	" "	" " nut	"		7 10
Deseronto	" "	" " egg	The Rathbun Company		7 50
Dresden	" "	" " fourn.	H. E. Wells		8 00
"	" "	" " nut	"		8 25
Dundas	" "	" " fourn.	J. A. Sturrock		6 75
Eganville	" "	" " egg	John Lisk jr		8 05
"	" "	" " poêle	"		8 05
Elmira	" "	" " egg	W. H. Schneider & Co.		7 25
"	Bureau de poste	Installation intérieure	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	28 avril 1915	1,415 00
Elora	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	C. Fisher		6 85
Fergus	" "	" " poêle	A. E. Nichols		7 50
"	" "	" " nut	"		7 75
Fort William	" "	" " egg	Jas. Davidson		7 50
"	Entrepôt de vérification	" " egg	"		7 50
"	" "	" " nut	"		7 50
"	" "	Ascenseur	The Turnbull Elevator Mfg. Co., Ltd.	27 mai 1915	3,890 00

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Ontario—Suite.				
Fort-William	Entrepôt de vérification	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.	12 nov. 1915	4,973 00
"	" "	Eclair. élect. pour 1 an par h. kil.	The Corporation of the City of Fort William	15 nov. 1915	0 05
"	" "	Pouv. élect. pour 1 an par h. kil.	" " "	15 nov. 1915	0 04
Galt	" "	Houille par tonne—ant., poêle	W. A. Smith		6 90
Gananoque	Bureau des douanes	" " egg	James Taylor & Son		7 25
"	" "	" " bit	"		5 00
"	Bureau de poste	" " egg	"		7 25
"	"	" " nut	"		7 25
Glencoe	Edifice public	" " egg	McPherson & Clark		6 75
"	"	" " nut	G. A. McAlpine		6 90
Goderich	"	" " egg	H. J. A. MacEwan		7 25
"	"	" " nut	"		7 25
Grimsby	"	" " egg	J. W. Eaton & Son		6 45
"	"	" " nut	" "		6 70
Guelph	"	" " egg	The Kloepfer Coal Co.		6 75
Hamilton	Bureau de poste	" " "	Gillies-Guy Co		5 85
"	"	" bit	"		5 00
"	Poids et mesures	" ant., egg	"		5 85
Hanover	Bureau de poste	Intallation intérieure	The Can. Office and School Furniture Co., Ltd.	12 mai 1915	1,750 00
Harriston	Edifice public	Houille par tonne—ant., fourn.	J. Howes		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Hawkesbury	"	" " fourn	W. Wilson		7 75
Ingersoll	"	" " "	Scott & Daniels		7 60
"	"	" " pea	"		6 50
"	"	" Cannel	"		7 60
Kenora	"	" ant., egg	Cameron & Heap		9 20
Kincardine	"	" " fourn	J. W. Wilson		6 70
"	"	" " nut	W. Burnside		6 95
Kingston	Bureau des douanes	" " egg	S. Anglin & Co		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
"	Bureau de poste	" " egg	"		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
"	Revenu de l'Intérieur	" " egg	"		7 50
"	"	" " nut	"		7 50

Lakefield	Bureau de poste	Installation intérieure	Walker Bin and Store Fixture Co., Ltd	7 avril 1915	1,335 00
Leamington	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	D. Smith		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
Lindsay	"	" " egg	Flavelles, Ltd		7 10
"	"	" " nut	"		7 25
Listowel	"	" " egg	R. G. Kemp & Sons		7 00
"	"	" " nut	" "		7 10
London	Bureau des douanes	" " fourn	Thos. Patterson & Co		6 50
"	Bureau de poste	" " egg	"		6 55
"	Bureau des douanes	Posage de fils électr. et accessoires	Benson Wilcox Electric Company	12 août 1915	1,450 00
"	Bureau de poste et l'annexe de l'édifice Carling	" "	" " "	12 août 1915	2,825 00
Markham	Edifice public	Houille par tonne—ant., poêle	Robt. Welsh		7 40
Midland	"	" " egg	The Sargeant Co		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Milton	"	" " egg	Blain & Hannant		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
"	Bureau de poste	Installation intérieure	Walker Bin and Store Fixture Co., Ltd	12 mai 1915	1,150 00
Milverton	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	J. G. Hamilton		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	12 avril 1915	1,100 00
Mitchell	Edifice public	Houille par tonne—ant., fourn	R. J. Cook		6 70
"	"	" " nut	"		6 70
Mount-Forest	"	" " fourn	E. E. Broughton		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Napanee	"	" " poêle	Chas. Stevens		7 50
"	"	" " nut	"		7 75
"	Arsenal	Appareil de chauffage à vapeur	A. S. Allaster	1er mai 1915	1,675 00
Newmarket	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	C. Forester		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
Niagara	"	" " egg	W. E. Thomas		5 97
"	"	" " nut	"		6 22
North-Bay	"	" " egg	North Bay Fuel Co		7 35
Norwich	"	" " "	Corbett & Connell		6 50
"	"	" " nut	"		6 50
"	Bureau de poste	Installation intérieure	Walker Bin & Store Fixtures Co. Ltd	26 mai 1915	1,650 00
Ontario	Bureaux de poste généralement	Accessoires	The Collie Cockerill M'f'g. Co. Ltd	3 mai 1915	1,200 00
"	Edifices publics	300 classeurs	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	30 déc. 1915	Echelle de prix.
"	Bureaux de poste généralem.	Casiers de triage n° 1262 et n° 1256.	The Chas. Rogers & Sons Co. Ltd	15 janv. 1916 15 janv. 1916	264 00 252 00
"	" "	Casiers de triage n° 1259	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	15 janv. 1916	1,250 00
Orangeville	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	E. E. Clark		6 75
"	"	" " nut	"		7 00
Orillia	"	" " egg	S. E. Carss L. Co		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
"	Douanes	Installation intérieure	The J. T. Shell Co. Ltd	9 avril 1915	979 00
Oshawa	Edifice public	Houile par tonne—ant., poêle	W. Merritt		7 25
"	"	" " nut	"		7 25
Ottawa	Ferme expérimentale	" " fourn	Leclaire & Cie		6 75
	"	" " egg	"		7 00

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Ontario—Suite.				
Ottawa	Ferme expérimentale	Houille par tonne—Ant., nut	Leclaire & Co.		7 25
"	" "	" " poêle	"		7 00
"	Ministère de l'Intérieur	Casiers en acier	The Steel Equipment Co. Ltd	27 avril 1915	1,368 00
"	Milice et Défense	Casiers métalliques	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	28 avril 1915	1,249 00
"	" "	Accessoires métalliques	The Steel Equipment Co. Ltd	18 mai 1915	440 00
"	Ferme expérimentale (laboratoire biologique)	Posage de fils électr. et accessoires	J. A. L. Ellacott	18 mai 1915	425 00
"	Milice et Défense	Garde-robe métallique	The Steel Equipment Co. Ltd	27 mai 1915	620 00
"	Division des Mines	Accessoires métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	7 juin 1915	1,179 00
"	Edifices publics	Houille pour 1915-16	John Heney & Son, Ltd	11 juin 1915	Liste des prix.
"	Arpentage géodésique, m. de l'I.	Classeurs métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd.	2 juil. 1915	1,275 00
"	Conseil privé	Classeurs	" " "	30 juin 1915	1,200 00
"	Ministère de l'Agriculture	Armoires à documents	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.	8 juil. 1915	619 00
"	Ferme expérimentale, édifice de l'agriculture.	Construction d'un	W. Ashe	29 juil. 1915	5,300 00
"	(Archives) ministère des Travaux publics	Accessoires additionels	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	8 juil. 1915	2,429 00
"	Musée Victoria	Démolition partiel de la tour	Carlton Construction Co., Ltd	13 sept. 1915	13,990 00
"	Edifice des Ministères	Lampes "Tungsten"	The Canadian Tungsten Lamp Co., Ltd	4 sept. 1915	5,081 84
"	Imprimerie Nationale	Moteur, etc	Canadian Westinghouse Co., Ltd	27 oct. 1915	9,934 00
"	(Archives) ministère de l'Inter.	Accessoires métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd.	17 nov. 1915	770 00
"	Bâtisse des céréales et d'agrostologie.	Construction d'une	Cathcart & Webster	19 nov. 1915	11,232 00
"	Edifices publics	Service électrique pour les horloges.	The Bell Telephone Co. of Canada (per annum) 5 years from September 19, 1910).	10 déc. 1915	560 00
"	Edifice des douanes	Mur de soutènement et trottoirs	P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd.	16 déc. 1915	22,637 50
"	(Edifice Woods) Milice et Défense.	Casiers métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd.	17 déc. 1915	739 00
"	(Bureau central d'enregistrement) Milice et Défense.	Classeurs	Office Specialty Manufacturing Co.	20 déc. 1915	779 00
"	(Salle d'inspection) Milice et Défense.	Deux (2) ascenseurs	Otis Fenson Elevator Co., Ltd.	28 déc. 1915	2,133 00
"	Ministère de l'Agriculture	Pupitre et bibliothèque métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd.	11 janv. 1916	235 00
"	(Salle des dessinateurs) min. de la Marine et des Pêcheries.	Classeurs	The Capital Office Supply Co., Ltd	26 jan. 1916	265 00

"	Observatoire astronomique	Casiers métalliques	" " "	26 janv. 1916	290 00
"	(Division des terres) min. de l'Intérieur.	Accessoires en acier	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	31 janv. 1916	1,055 00
"	(Division de comptabilité) min. des Ch. de fer et Can.	Installation intérieure	The Steel Equipment Co., Ltd	31 janv. 1916	975 00
"	Imprimerie Nationale	Monte-charge électrique	The Turnbull Elevator Manufacturing Co., Ltd.	31 janv. 1916.	5,000 00
"	(Edifice "Canadian") min. du Commerce.	Bibliothèque	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd,	6 mars 1916	319 00
"	Revenu de l'Intérieur	Armoires à documents	" " "	9 mars 1916	245 00
"	Edifices publics	Fourn. de glace p. 1916-17, 100 lbs.	The Ottawa Artificial Ice Co.	14 mars 1916	20
"	(Division des ingénieurs) Milice et Défense.	Trois casiers métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	17 mars 1916.	465 00
"	(Division des patentes) ministère de l'Intérieur.	Armoires métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd	18 mars 1916	775 00
"	Edifices du Parlement	Fourniture et livraison de matéri. fabriqués pour la reconstruction.	The Dominion Bridge Co., Ltd	30 mars 1916	Liste des prix
"	(Edifice Woods) Milice et Défense.	Armoires métalliques	Dennis Wire and Iron Works Co., Ltd	17 mars 1916	560 00
Owen Sound	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	Davis Smith Malone Co.		6 45
Parkhill	"	" " poêle	Wm. Leary		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
Paris	"	" " four	Paris C. & L. Co		6 75
"	"	" " nut	" "		6 75
Pembroke,	"	" " egg	Dunlop & Co.		8 20
"	"	" " nut	"		8 45
Peterborough	Bureau de poste	" " egg	H. B. Taylor		7 10
"	Bureau des douanes	" " egg	J. E. A. Fitzgerald		7 10
"	" " "	" " poêle	The Peterboro F. & T. Co		7 00
Picton	Edifice public	" " egg	Hepburn Bros		7 25
"	"	" " poêle	"		7 25
"	"	" " nut	Hepburn Bros		7 50
Port Arthur	Bureau d'immigration	" " "	Thunder Bay L Company		7 75
"	Entrepôt de vérification	" " egg	Whitehead Ltd		7 60
"	" "	" " nut	Thunder Bay L Company		7 75
"	Bureau de poste	" " egg	Whitehead Ltd		7 60
"	" "	" " nut	Thunder Bay L Company		7 75
"	Entrepôt de vérification	Installation intérieure	W. J. Trick Co. Ltd	10 déc. 1915	3,997 00
Port Colborne	Edifice public	Houille, par tonne—ant., egg	Geo. D. Carter		6 70
Port Hope	"	" " "	E. Brown & Company		7 65
"	"	" " nut	"		7 65
Port Perry	"	" " egg	C. L. Vickery		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
Prescott	Bureau des douanes	" " egg	I. W. Plumb & Son		6 80
"	Bureau de poste	" " "	"		6 80
"	" "	" " nut	"		7 05
Preston	Edifice public	" " egg	Jas. Gillies		6 70
"	"	" " nut	"		6 95
Renfrew	Bureau de poste	" " poêle	J. Ward		8 00
"	" "	" " nut	"		8 25
Sandwich	" "	" " egg	E. Breault		7 45

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite*.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite*.				
	Ontario—Suite.				$ cts.
Sarnia	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	St. Clair I & C Company		6 95
"	"	" " nut	" "		6 95
Sault Ste Marie	"	" " egg	Sault Ste Marie C. & W Company		7 45
Seaforth	"	" " egg	E. L. Box		7 50
Shelburne	"	" " egg	R. A Jelly		8 50
"	"	" " poêle	"		8 50
Simcoe	"	Posage de fils électriques, etc.	The Simcoe Plumbing & Heating Company	19 août 1915	413 00
Smiths Falls	"	Houille par tonne—ant., egg	Thos. Graham		7 50
"	"	" " nut	"		7 75
"	Bureau de poste	Changements à l'installation int.	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	17 mai 1915	2,070 00
Steelton	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	Sault Ste. Marie C & W Company		7 45
Stratford	"	" " "	Fiebig & Heagy		6 35
Strathroy	"	" " fourn	R. M. Pincombe		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
Sudbury	"	" " egg	Sudbury C & W Company		9 15
"	"	" " nut	" "		10 40
"	Bureau de poste, etc	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	5 mai 1915	5.475 00
St. Catharines	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	John Laughlin & Company		7 00
St. Marys	"	" " fourn	Dunseith & Thompson		7 00
"	"	" " nut	" "		7 25
St. Thomas	"	" " egg	Marlatt & Smith		6 25
Toronto	Bureau des douanes	" " foyer	P. Burns & Co		6 50
"	"	" " nut	"		6 95
"	"	" bit	"		4 50
"	Edifice des messageries	" ant., poêle	"		6 75
"	"	" bit	"		4 50
"	Entrepôt de vérification	" ant., foyer	"		6 50
"	"	" bit	"		4 50
"	Bureau de poste général	" ant., egg	"		6 75
"	"	" " nut	"		6 95
"	"	" bit	"		4 50
"	Bureau de poste, 25 rue Adelaïde	" ant., egg	"		5 90
"	Station postale "C"	" " "	"		6 75
"	" "D"	" " "	"		6 75

"	" "F"	" " "	"		6 75
"	" "F"	" " nut	"		6 95
"	" "G"	" " egg	"		6 75
"	" "G"	" " nut	"		6 95
"	" "G"	" bit	"		4 50
"	" "K"	" ant., egg	"		6 75
"	" "K"	" " nut	"		6 95
"	Bur. de poste, 22-34 rue Adelaïde	" " egg	"		6 75
"	" "	" bit	"		4 50
"	Bureau du revenu	" "	"		4 50
"	"	" ant., egg	"		6 75
"	"	" " nut	"		6 95
"	Garage du bureau de poste	" " egg	"		6 75
"	" "	" bit	"		4 50
"	Hôpital pour les immigrés	" ant., egg	"		6 75
"	" "	" " nut	"		6 95
"	59-69 rue Victoria	" " egg	"		6 75
"	"	" Bit	"		4 50
"	Station postale "G"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	27 juill. 1915.	2,189 00
"	(Station Union) aile de l'est	Construction d'une	The Toronto Terminals Railway Company	15 sept. 1915.	sur le montant estimés des trav.
"	Station temporaire "A"	" "	W. Williamson	26 janv. 1916.	21,774 00
"	Changements et additions à la station postale "A"		Samuel Young	4 avril 1915.	13,530 00
Trenton	Edifice public	Houille par tonne—ant., fourn	R. W. Powers & Son		7 50
Uxbridge	"	" " egg	The Jones Hardware Co		7 25
"	"	" " nut	" "		7 50
Walkerton	"	" " egg	S. W. Vogan		6 25
Walkerville	"	" " "	W. Woollatt & Son		7 25
"	"	" " nut	" "		7 50
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Office & Fixture Co. Ltd	15 sept. 1915.	2,974 00
Waterloo	Edifice public	Houille par tonne—ant., poêle	W. Hogg		7 00
"	"	" " "	M. B. Riddell		7 00
Welland	"	Houille par tonne—ant., fourn	O. W. Rice		7 00
Whitby	"	" " nut	E. R. Blow		6 85
"	"	" " egg	"		6 70
Wingham	"	" " fourn	Rae & Thompson		7 15
"	"	" " nut	"		7 40
Woodstock	"	" " egg	B. Blair		6 45
	Manitoba.				
Brandon	Ferme expérimentale	Houille par tonne—ant., poêle	T. E. Elviss		11 25
"	" "	" bit	"		9 00
"	Bâtisse d'immigration	" souris	Barclay & O'Hara		4 25
"	" "	" ant., poêle	T. E. Elviss		11 25
"	Bureau de poste	" " "	"		11 25
"	"	" bit	Barclay & O'Hara		9 00
Carman	"	" ant., egg	Western Coal Co		10 45
"	"	" " nut	"		10 45

ETAT N° 1—CONTRATS abjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ cts.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
	Manitoba.—Suite.				
Dauphin	Bureau de poste	Houille par tonne—ant., egg	Western Coal Co		11 25
Emerson	"	" " poêle	"		9 80
"	"	" bit	Chas. Whitman		8 50
"	Bâtisse d'immigration	" ant	Western Coal Co		9 80
Minnedosa	Edifice public	" ant., egg	"		10 95
Morden	"	" " fourn	The Monarch Coal Co		10 80
"	"	" bit	"		9 10
Neepewa	Bâtisse d'immigration	" ant., poêle	S. Benson		11 55
"	" "	" " egg	"		11 55
Portage la Prairie	Edifice public	" " "	Western Coal Co		10 45
" "	"	" " nut	"		10 45
" "	"	" bit	"		8 50
" "	Arsenal	" ant., fourn	"		10 45
" "	Edifice public	Posage de fils électriques et access.	Houston & Co. Ltd	11 janv. 1916.	801 60
Selkirk	Bureau de poste	Houille par tonne—ant., egg	Western Coal Co		10 25
Souris	Edifice public	" bit	T. H. Patrick		7 85
"	"	" ant., poêle	D. Gilchrist		11 50
Stonewall	"	" " egg	The Winnipeg I & F. Co		11 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Office & Fixtures Co., Ltd	1er mai 1915.	1,400 00
St. Boniface	Edifice public	Houille par tonne—ant., egg	Western Coal Co		9 75
Virden	"	" " "	"		11 55
"	"	" bit	"		9 00
"	Bureau de poste, etc	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	6 avril 1915.	1,660 00
Winnipeg	Salle d'immigration n° 1	Houille par tonne—ant., egg	Western Coal Co		9 75
Winnipeg	Salle d'immigration n° 2	" " "	"		9 75
"	Hôpital des immigrés No. 3	" " "	"		9 75
"	Nouveau bureau de poste	" " "	"		9 75
"	Vieux " "	" " "	"		9 75
"	Entrepôt de vérification	" bit	Winnipeg S. & F. Co		6 75
"	Station postale "B"	" ant., egg	Western Coal Co		9 75

Saskatchewan.					
Battleford (Nord.)	Bureau de poste	Houille par tonne—ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 55
" "	"	" bit	McKenzie & Thayer.		6 50
" "	"	" ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 55
" "	"	" bit	M. B. Mill		6 00
Biggar	Bureau d'immigration	" "	Pembina Coal Co		6 25
Estevan	Bureau de poste	" "	J. D. Munro		2 05
Gravelbourg	Bureau d'immigration	" ant., fourn	Brazziel & Co		14 00
"	Bureau de poste	" " "	"		14 00
"	"	" bit	"		9 50
Humboldt	"	" ant., egg	J. G. Hargrave & Co		12 30
Indian Head	Ferme expérimentale	" " "	James Conn		11 50
"	" "	" bit	Hunter, Cantalon & Co		8 50
"	Pépinière	" ant., fourn	James Conn		11 50
"	"	" " poêle	"		11 50
"	"	" bit	Hunter, Cantalon & Co		8 50
Kerrobert	Bureau d'immigration	" "	Beaver Lumber Co		8 00
Lloydminster	" salle	" "	John Spencer		4 50
"	Bureau de poste	" "	"		4 50
Maple Creek	"	" ant., fourn	A. A. Meneley		13 00
"	"	" bit	"		7 50
Melfort	"	" "	Beaver Lumber Co		6 75
Moosejaw	"	" ant., egg	Wm. Hannah		10 00
"	"	" " poêle	"		10 25
"	Bureau d'immigration	" bit	"		7 45
"	" "	" ant	"		10 25
North Portal	" "	" bit	J. E. Dahor.		3 75
Prince Albert	Edifice public	" "	The Northern C. & C. Co		7 00
Regina	Bureau de poste	" ant., egg	Monarch L. Co		12 50
"	"	" bit	"		8 20
"	Terres fédérales	" ant., egg	"		12 50
"	"	" bit	"		8 20
"	Bâtisse d'immigration	" "	"		8 20
Rosthern	Ferme expérimentale	" ant., egg	McDiarmid Lumber Co		13 50
"	" "	" " nut	" "		13 50
"	" "	" bit	Pembina Coal Co		7 25
Saskatoon	Bureau de poste	" egg	R. J. Armstrong		12 50
"	Bâtisse d'immigration	" bit	Mackenzie & Thayer		6 50
"	" "	" ant., poêle	R. J. Armstrong		12 50
"	Edifice public	Changements à l'installation intér.	The J. T. Schell Co	4 janv. 1916	753 00
Scott	Ferme expérimentale	Houille par tonne.—ant., egg	Beaver Lumber Co		12 75
"	"	" bit	" "		6 50
Swift Current	Bureau de poste	" ant., nut	J. G. Hargrave Co		12 65
Unity	Bâtisse d'immigration	" bit	Unity Lumber Co		6 00
Yorkton	Bureau de poste	" ant., egg	J. G. Hargrave Co		12 10
"	"	" bit	Yorkton Builders Supply Co		10 00
Wadena	Bâtisse d'immigration	" bit	Pembina Coal Co		7 50
Weyburn	Bureau de poste	" bit	Hunt & Porteous		7 25
Wilkie	Bâtisse d'immigration	" bit	Pembina Coal Co		7 00
"	" "	" ant., nut	Simpson Bros		13 50

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	HAVRES ET RIVIÈRES.				$ c.
	Alberta.				
Athabaska Landing	Bureau d'immigration	Houille, par tonne.—bit	Thos. Metcalfe		4 25
Bassano	Bureau de poste	" ant., egg	Revelstoke Sawmill Co		9 00
"	"	" " nut	" "		8 50
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	5 janv. 1916	1,097 00
Calgary	Hangar d'immigration	Houille, par tonne.—bit	F. W. Mapson & Co		5 25
"	"	" ant., egg	Lott & Co		9 25
"	Entrepôt de vérification	" bit	F. W. Mapson & Co		5 25
"	" "	" bit., Can	"		5 25
"	" "	Accessoires pour bur. des colis post.	The Riverside Lumber Co., Ltd	22 nov. 1915	1,200 00
"	" "	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	6 avril 1915	6,950 00
Castor	Bureau d'immigration	Houille, par tonne.—bit	A. D. McCormack		3 00
Edmonton	Edifice d'immigration	" lignite	Edmonton Standard C. Co		2 95
"	Bureau de poste	" bit	"		2 95
Edson	Bâtisse d'immigration	" bit	Pembina Coal Co		5 00
Entwistle	" "	" bit	"		3 75
Grande Prairie	" "	" bit	S. H. Brown		11 00
Lacombe	Ferme expérimentale	" ant., nut	Revelstoke Sawmill Co		8 50
"	" "	" bit	H. A. Day		4 25
"	" "	" galt	"		7 00
Lethbridge	Bureau de poste	" bit	Pony Express		4 45
"	Nouvel édifice public	" galt	City Cartage Co		4 35
"	Ferme expérimentale	" bit	Pony Express		5 15
Macleod	Bureau des douanes	" bit	R. H. Hilliard		6 50
Medecine Hat	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Office and Fixture Co., Ltd	29 juil. 1915	3,398 00
Red Deer	Edifice public	Houille, par tonne.—lignite	Hewson & Son		4 40
Strathcona	Bâtisse d'immigration	" bit	Edmonton Standard Coal Co		2 95
"	Bureau de poste	" bit	" "		2 95
"	Salle des immigrés	Réparation et peinturage	H. Cuthbertson	4 mai 1915	545 65
Vermillion	Bureau d'immigration	Houille, par tonne.—bit	Alberta Western L. Co		6 00
"	Bureau de poste	" bit	"		6 00
Viking	Bureau d'immigration	" bit	Pembina Coal Co		6 00
"	Salle d'immigration	Réparage et peinturage	M. A. Bérubé	16 sept. 1915	545 00
Wainwright	Bureau d'immigration	Houille, par tonne.—bit	Imperial I. Co		6 50
Wetaskawin	Edifice public	" bit	Revelstoke Sawmill Co		5 70

Little Saanich	Observatoire	Peinturage du dôme	The Melrose Co., Ltd.	19 juin 1915	855 00
Little Saanich (Victoria)	Observatoire	Construction de	The McAlpine Robertson Cons. Co., Ltd	24 juin 1915	28,450 00
Little Saanich (Victoria)	Résidence de l'astronome	Construction de	Parker & Grace	25 sept. 1915	5,580 00
New Westminster	Edifice public	Ascenseur électrique	Sloan & Harrison	8 déc. 1915	3,300 00
Vancouver	Station postale "C"	Installation intérieure	The Berlin Office and Fixture Co., Ltd	29 nov. 1915	2,462 00
Victoria	Observatoire fédérale	Construct. du dôme de 66 pds. etc.	The Warner & Swasey Co	12 oct. 1915	35,000 00
	Ile du Prince-Edouard.				
Rocky Point (Charlottetown.)	Dragage	Classe "B" verge cube	V. T. Bartram	29 juin 1915	16.95
	Nouveau-Brunswick.				
Bathurst	Dragage	Classe "B" verge cube	Northern Dredging & Construction Co., Ltd.	30 sept. 1915	0 30
Buctouche Beach	"	" "B" "	Felix Michaud	3 août 1915	0 36
Grand Lake	"	" "B" "	L. W. Nickerson	29 nov. 1915	0 14½
Lower Derby (S. W. Miramichi.)	"	" "B" "	Peter England	19 juil. 1915	0 36
St. Jean (ouest)	Prolongements "A" et "B" et construction du hangar "C"		Rhodes Curry Co.. Ltd	2 nov. 1915	19,100 00
" "	Système d'éclairage électri. les hangars "A," "B," "C," et "D"		John B. Jones jr.	11 " 1915	1,450 00
" "	Prolongement en arr. du hangar. No. 15	Construction de	Rhodes Curry Co., Ltd	17 " 1915	En proportion avec l'ouvrage précédent.
	Québec.				
Beauport	Dragage	Classe "B" verge cube	The W. J. Poupore Co., Ltd.	30 avril 1915	0 30
Rimouski	Quai public	Courant électrique ..... par jour	Le Crédit Municipal Canadien de Chicoutimi	6 mai 1915	0 08
Rivière St-Charles	Six (6) vannes et trottoirs	Construction de	Dominion Bridge Co., Ltd	9 août 1915	9,527 00
Rivière St-Maurice	Dragage	Classe "B" verge cube	F. C. Burns	14 mai 1915	0 19½
	Ontario.				
Belleville	Entrepôts sur le quai du gouv.	Construction de	Conroy & Hickey	6 mars 1916	4,700 00
Big Chaudiere Falls (Rivière French.)	Barrières en acier, etc	"	Dominion Bridge Co., Ltd	20 déc. 1915	28,224 00
Rivière Cataraqui (Kingston.)	Deux (2) ponts en acier et un (1) pont à bascule	"	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd	22 mai 1915	114,700 00
Fort William (Rivière Kamistikwia Mission.)	Dragage	Classe "B" verge cube	Great Lakes Dredging Co., Ltd.	26 juin 1915	0 10¼
Fort William (Rivière Mission	Prolongement aux quais		The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	23 août 1915	Liste des prix.
Fort William (Riv. Kaministikwia)	Dragage	Classe "B" verge cube	Great Lakes Dredging Co., Ltd.	13 sept. 1915	0 25

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Ontario—Suite.			
Goat, île (Little Current.) " Classe "A" par v.c.	The Soo Dredging & Construction Co., Ltd.	4 mai 1915.	2 90
" "B" par v.c.			0 30
Toronto (Eastern Gap.) " " "B" par v.c.	R. Weddell Company	2 juill. 1915.	0 11
Colombie-Britannique.			
Steveston (Fraser River.) Colombie-Britannique, Section 2 de la jetée. Construction de la	Marsh, Hutton, Powers Co., Ltd	4 juin 1915.	Liste des prix.
Vancouver. Quai du gouvernement. 17,300 v.c. de remplissage par v.c.	Barrett & McQueen Co., Ltd	13 mars 1916.	0 65
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE.			
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outil. du ministère pour Ontario et Québec pour 1915-1916.	The Boeck Bros. Co., Ltd	21 mai 1915.	Liste des prix.
Fournitures de chaînes pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Ontario et Québec, pour 1916	Lewis Bros. Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	The Builders Supply Company	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Goodyear Tire and Rubber Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Gutta Percha and Rubber Co , Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1915-16	Lytle Smith & Company, Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	The Imperial Oil Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	The Ottawa Paint Works	21 " 1915.	" "
Fourniture de corde de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Independent Cordage Co., Ltd	21 " 1915.	" "

Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	The Dominion Wire Rope Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de valves de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	Samuel Fisher (Registered)	21	„	1915.	„	„
Fourniture de valves de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1915-16	The Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse pour 1915-16	Thompson & Sutherland, Ltd	21	„	1915.	„	„
Fournitures de chaînes pour les dragues et outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16	J. Splane & Company	21	„	1915.	„	„
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	Summer & Company	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et outillage du ministere pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	Gutta Percha and Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	Goodyear Tire and Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture et boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915–16.	Lytle Smith & Company	21	„	1915.	„	„
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	The Imperial Oil Company, Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915–16.	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915–16.	Brandram-Henderson, Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915–16.	Independent Cordage Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de cordes métalliques pour dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1915-16.	The Dominion Wire Rope Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de valves et accessoires de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse pour 1915–16.	Sumner Company	21	„	1915.	„	„
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-16.	The Rogers Hardware Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915–16.	Goodyear Tire and Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915–16.	Gutta Percha and Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915–16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-16.	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915–16.	Lytle Smith & Company	21	„	1915.	„	„
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915–16.	The Imperial Oil Co., Ltd	21	„	1915.	„	„
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-16.	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21	„	1915.	„	„

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, dragues et outillage—Suite.			$ c.
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère Prince-Edouard, pour 1915-16.	Brandram Henderson, Ltd	21 mai, 1915.	Liste des prix.
Fourniture de corde de manille pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, 1915-16.	Independent Cordage Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-16.	The Rogers Hardware Co., Ltd	21 " 1915	" "
Fourniture de valves et accessoires de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-16.	The Rogers Hardware Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère du Manitoba pour 1915-16.	Wood Valance Leggatt, Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de chaînes pour les dragues et l'outillage du ministère du Manitoba, pour 1915-16.	Wood Valance Leggatt, Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère du Manitoba, pour 1915-16.	Wood Valance Leggatt. Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Gutta Percha & Rubber Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Goodyear Tire & Rubber Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Lytle Smith & Co	21 " 1915.	" "
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	The Imperial Oil Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Scarfe & Company	21 " 1915.	" "
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	Independent Cordage Co., Ltd	21 " 1915	" "
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1915-16.	The Dominion Wire Rope Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de valves et accessoires de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère, pour 1915-16.	**The Dominion Equipment & Supply Co., Ltd.**	21 " 1915.	" "

Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B. pour 1915-16.	Wood Valance Leggatt Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de chaînes pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B., pour 1915-16.	Simson Balkwill & Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de boyaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B., pour 1915-16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B., pour 1915-16.	Wood Valance Legga't Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B , pour 1915-16.	The Imperial Oil Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B., pour 1915-16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.B., pour 1915-16.	R. C. Jamieson & Co., Ltd	21	"	1815.	"	"
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1915-16.	The Independent Cordage Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1915-16.	R. V. Winch & Co.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de tuyaux à vapeur, valves et accessoires pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1915-16.	B.C. Waterworks Supplies Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'accessoires en acier pour les dragues et l'outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1915-16.	Vancouver Engineering Works Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria C.-B., pour 1915-16.	The Hickman Tye Hardware Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de houille pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	Kirk & Company	21	"	1915.	"	"
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	P. McQuade & Son, Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de boyaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	The Imperial Oil Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	P. McQuade & Son, Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	British America Paint Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915 16.	Independent Cordage Co., Ltd	21	"	1915.	"	"
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1915-16.	P. McQuade & Son, Ltd	21	"	1915.	"	"
Fournitures pour tuyaux à vapeur, valves et accessoires pour les dragues et l'outillage du ministère pour Victoria, C.-B.. pour 1915-16.	E. G. Prior & Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	T. J. Trapp & Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	T. J. Trapp & Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture de boyaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, B.-C., pour 1915-16.	T. J. Trapp & Co., Ltd.	21	"	1915.	"	"
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	Imperial Oil Co., Ltd	21	"	1915.	"	"

ETAT N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, dragues et outillage—Suite.			$ c.
Fourniture d'étoupage pour les dragues et outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd.	21 mai 1915.	Liste des prix.
Fourniture de peinture et d'huiles à peinture pour les dragues et outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	T. J. Trapp & Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de cordes de manille pour les dragnes et outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1915-16.	Independent Cordage Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Fourniture de tuyaux à vapeur, valves et ascessoires pour les dragues et outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1615-16.	T. J. Trapp & Co., Ltd	21 " 1915.	" "
Construction de nouveaux godets, tambours etc., drague "Mastadon".	The Jenckes Machine Co., Ltd	30 juin 1915	$ 35,295 00
Fourniture de 400 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour les chantiers de l'ile Victoria, Ottawa, Ont., pour 1915-16, par tonne.	Ottawa Transportation Co., Ltd	20 juillet 1915.	4 25
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Quyon, Qué., 1915-1916, par tonne.	James Sowards Coal Co.	20 " 1915.	4 44
Fourniture de 260 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Buckingham Spur, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	Geo. Hall Coal Co., of Canada, Ltd	20 " 1915.	4 55
Fourniture de 60 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Alymer, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	Andrew Baile	21 " 1915.	4 42
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chambly, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	"	21 " 1915.	4 30
Fourniture de 260 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Grandes Piles, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	"	21 " 1915.	4 90
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Saint-Jean, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	"	21 " 1915.	4 22
Fourniture de 2,000 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Montréal, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	"	21 " 1915.	3 50
Fourniture de 390 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Haileybury, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	"	21 " 1915.	5 52
Fourniture de 820 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Hamilton, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	Gillies-Guy, Ltd	21 " 1915.	4 15
Fourniture de 400 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Liverpool, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	Intercolonial Coal Mining Co., Ltd	21 " 1915.	5 40
Fourniture de 225 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Sydney, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	Dominion Coal Co., Ltd	22 " 1915.	3 50
Fourniture de 225 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Cheticamp, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	A. C. Aucoin	23 " 1915.	4 85
Fourniture de 400 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Lockeport, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	Southern Salvage Co., Ltd	24 " 1915.	5 50

Fourniture de 950 tonnes ce charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Campbellton, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	The Colonial Coal Co., Ltd	24	″	1915.	5 40
Fourniture de 225 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Mulgrave, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	4 05
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Alberton, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	Buntain, Bell & Co	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 50 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Cardigan, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 150 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Charlottetown, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	4 50
Fourniture de 50 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Georgetown, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	Buntain, Bell & Co	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 75 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Malpêque, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 50 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Summerside, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 50 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Souris, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 75 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Tignish, I.-P.-E., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	24	″	1915.	2 75
Fourniture de 1,625 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Saint-Jean, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	Dominion Coal Co., Ltd	28	″	1915.	3 79
Fourniture de 125 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Canso, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	F. P. Elkin	28	″	1915.	5 65
Fourniture de 1,600 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Selkirk, Man., pour 1915-1916, par tonne.	The Winnipeg Supply & Fuel Co., Ltd.	3	août	1915.	6 13
Fourniture de 525 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Bouctouche, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	Félix Michaud	3	″	1915.	5 20
Fourniture de 1,900 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Pictou, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	S. Gannon & W. A. Weir	9	″	1915.	4 35
Fourniture de 400 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Winnipegosis, Man., pour 1915-1916, par tonne.	The Dominion Equipment & Supply Co., Ltd.	16	″	1915.	6 45
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chicoutimi, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	The Canadian Import Co., Ltd.,	20	″	1915.	5 85
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Québec, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″ ″	20	″	1915.	4 45
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Rimouski, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″ ″	20	″	1915.	5 60
Fourniture de 1,130 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Trois-Rivières, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″ ″	20	″	1915.	4 02
Fourniture de 160 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Verdun, Qué., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″ ″	20	″	1915.	5 40
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Cache Bay, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	13	sept.	1915.	5 23
Fourniture de 260 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Jeannettes Creek, Ont, pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	13	″	1915.	3 88
Fourniture de 80 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour North Bay, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	″ ″	13	″	1915.	4 58

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—Suite.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, dragues ou outillage—Suite.			$ c.
Fourniture de 460 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Port Burwell, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	" "	13 " 1915.	3 38
Fourniture de 160 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Port Stanley, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	" "	13 " 1915.	2 83
Fourniture de 80 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Sturgeon Falls, Ont., pour 1915-1916, par tonne.	" "	13 " 1915.	5 23
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Gagetown, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	J. D. Mitchell	15 " 1915.	6 50
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Oromocto, N.-B., pour 1915-1916, par tonne.	"	15 " 1915.	6 50
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Amherst, N.-E., pour 1915-1916, par tonne.	W. A. Fillmore	27 " 1915.	4 10
Renouvellement de la chaudière sur la drague "P.W.D. N° 2 St. Lawrence"	Union Foundry & Machine Works, Ltd	10 nov. 1915.	10,650 00
Construction d'une chaudière marine pour la drague "P.W.D. N° 116"	Polson Iron Works	13 janv. 1916.	3,989 00
Fourniture de 250 cordes de bois de chauffage pour la drague "N° III" par corde	Asselin & Fils.	29 janv. 1916.	4 95
Fourniture de chevilles et douilles pour les dragues "P.W.D. Nos. 2" et "P.W.D. N° 7"	Canadian Steel Foundries, Ltd	3 mars 1916.	1,896 00

ÉTAT No 2

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES

N° 2—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1915.						$ c.
1er avril	P. S. Clancy, *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Mulgrave, N.-E.	Site pour quai		1 00
7 "	A. J. Martin, *et ux*	"	Vente de la moitié sud de l'emplacem. n° 23 du côté sud de la rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.		18,000 00
8 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie de l'emp. n° 3, à Portland, Ont.	Droit de passage au quai	580 pieds carrés	
10 "	Alexander Barnett	Sa Majesté	Vente d'une partie de la section "F" à West Kootenay, C.-B.	Site pour quai	0·28 acre	
12 "	Le conseil municipal de la ville de Smith's-Falls.	"	Octroi des emp. n°s 470-471-472 473-480-481-482-483-484-485-486-487-493-494-496 à Smith's Falls, Ont.	Site pour arsenal		Octroi gratuit.
14 "	Gouvernement provincial de l'Ontario.	Gouv. fédéral	Transfert de l'emp. PP86 à Minaki (lac Gun), Ont.	Site pour quai	0·55 acre	Trans. gratuit.
16 "	Corporation épiscopale catholique romaine de Nicolet.	Sa Majesté	Vente des parties des empl. Nos 225 et 366, à Saint-Jean-Baptiste de Nicolet, Qué.	"	14,609 pieds	450 00
17 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un terrain à Shad-Bay, N.-E.	Site pour quai public	0·23 acre	
21 "	Louisa Taylor	Sa Majesté	Vente de terrain à Stewiacke, N.-E.	" "	0·018 acre	1 00
23 "	Edward J. McFeely	"	Vente des empl. n^es^ 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 de terrain riverain en avant de ces empl. à Vancouver, C.-B.	Pour des améliorations au havre.		404,640 00
23 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouv. fédéral	Transfert du site du vieux quai et les abords à Chocolate-Cove, N.-B.	Pour quai		Transfert gratuit.
23 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	"	Transfert de la propriété du quai et les abords à Fairhaven (Deer Island), N.-B.	"		Transfert gratuit.
1er mai	Certificat de propriété		Vente de l'empl. n° 11, sect. 14, Meota, Sask.	Site pour l'édifice public		2,000 00
1er "	Ernest Frisby	Sa Majesté	Certificat de possession *re* empl. n°s 20, 22 et 23, côté ouest de la rue May, ainsi que l'empl. n° 9 sur le côté ouest du Boulevard à New-Liskeard, Ont.	Barrage de Témiskaming		
4 "	Certificat de propriété	"	Vente d'une pièce de terrain n° 5744 à Fort-Frances, Ont.	Site pour quai	1¼ acre	
4 "	W. A. Doane	"	Quittance *re* le quai et la propriété à Barrington-Head, N.-E.	"		173 11
11 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Canning, N.-E.	Site pour l'édifice public	3,600 pds carrés	
14 "	J. Mawhinney, *et ux*	Sa Majesté	Vente d'une pièce de terrain à Chance-Harbour, N.-B.	Droit de passage jusqu'au brise-lames.	0·58 acre	250 00

14 "	J. A. Kirkpatrick, *et ux*	"	Vente d'un terrain entre Halifax et Truro, N.-E. (Shubenecadie).	Site pour l'édifice public.		1,500 00
14 "	Certificat de possession.		Vente de l'emplacement n° 10, section 63, à Calgary, Alta.	Bureau de l'ass. receveur-général.		
15 "	A. H. Holland	Sa Majesté	Vente d'une partie de l'empl. n° 20 sur le côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		28,066 50 plus int. 1,738 49
16 "	Avis d'expropriation		Exprop. d'un terrain à Petit-Rocher, N.-B.	Droit de passage jusqu'au brise-lames	1·03 acre	
18 "	Province de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Gouv. fédéral	Transfert des piliers et quais à Clifton, Bay-View, l'île Wood, pointe Chappel, Montague, Stevens, Sturgeon et Cap Traverse, I.P.-E.	Pour fins publiques		Transfert gratuit.
18 "	Avis d'expropriation		Expropriat. d'un terrain à Fox-Point, N.-E.	Droit de passage jusqu'au brise-lames.	0·09 acre	
19 "	The Home Pattern Co., incorporée.	Sa Majesté	Quittance en rapport avec un terrain exproprié à Toronto, Ont.	Nouveau bureau de poste général.		3,750 00
19 "	J. A. D. Holbrook	"	Vente des emplacements n°s 5 et 6, côté nord de la rue Rear, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.	24-4/5 perches	45,250 00
20 "	S. L. C. Graham, *et al.*	"	Vente des emplacements n°s 1 et 2, côté nord de la rue Rear, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		19,525 00
20 "	The Adams Shoe Co., Ltd.	"	Quittance *re* le terrain exproprié à Toronto, Ont.	Site pour nouveau bureau de poste général.		3,553 42
20 "	Certificat de possession	"	Vente de deux pièces de terrain de la subdivi. 14, sect. 27, township 23, Revelstoke, C.-B.	Site pour le quai		
21 "	S. J. McLean, *et ux*,	"	Vente de l'empl. n° 4 et d'une partie du n° 5, côté nord de la rue Rear, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.	20-1/5 perches	20,000 00
25 "	J. C. Brennan	"	Vente de la moitié nord de l'emp. n° 36 et la moitié nord de la moitié sud de l'emp. n° 37, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		42,000 00 plus int. 3,976 70
26 "	Art. Loiselle	"	Quittance de réclamations *re* l'inondation des emplacements n°s 18 et 19, Ville-Marie, Qué.	Barrage de Témiskaming		147 50
26 "	La Corporation du Collège d'Ottawa.	"	Quittance des dommages et toutes réclam. *re* l'inond. de l'emp. n° 467, Ville-Marie, Qué.	" "		124 00
26 "	La Communauté des Pères Oblats de Marie-Immaculée.	"	Quittance des dommages et toutes réclam. *re* l'inond. de l'emp. n° 591, Ville-Marie, Qué.	" "		653 00
26 "	Amable Fleury	"	Quittance des dom. et toutes réclam. *re* l'inon. des emp. n°s 465 et 466 Ville Marie, Qué.	" "		182 50
26 "	Maxime Loiselle	"	Quittance des dommages et toutes réclam. *re* l'inond. de l'emp. n° 19, Ville-Marie, Qué.	" "		682 00
26 "	F. Desrochers	"	Quittance des dommages et toutes réclam. *re* l'inond. de l'emp. n° 16, Ville-Marie, Qué.	" "		150 00
27 "	K. H. Devlin et vir	"	Vente des emplacements n°s 8, 9 et 10, côté nord de la rue Rear, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		56,000 00
28 "	J. G. Hensley (execut. de la succ. Helen Nixon *et al*).	"	Vente d'une partie de terrain riverain en avant de l'emplacement n° 33, Leith, Ont.	Site pour quais	$2\frac{3}{4}$ acres	1 00
1er juin	Gouvernem't provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouv. fédéral.	Transfert du quai et les abords, Summerville, N.-B.	Pour fins du gouvernement.		Transfert gratuit.
4 "	Sa Majesté	H. F. Hodson	Acte de vente du yacht à gazoline *Eugène.*	Améliorations du havre de Toronto.		3,790 00

N° 2—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1915.						$ c.
8 juin	Conseil municipal du village de Sturgeon Falls.	Sa Majesté	Vente de parties des emplacements n°s 65 et 116, à Sturgeon Falls, Ont.	Prolongement du quai.		1 00
10 "	Sa Majesté	Winnipeg Fish Co. Ltd.	Octroi de parties de terrain des empl. n°s 12 et 13 et la ½ sud de l'emp. n° 14, Selkirk, Man.	Entreprise privée		Octroi gratuit.
11 "	"	The Imperial Fish Co. Ltd.	Octroi d'une partie de l'emp. n° 15 et la moitié nord de l'emp. n° 14, à Selkirk, Man.	" "		" "
11 "	"	The Northern Fish Co. Ltd.	Octroi d'une partie de l'emplacement n° 16, à Selkirk, Man.	" "		" "
11 "	F. J. Wilson, *et ux*	Sa Majesté	Vente de l'emplacement n° 34, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		55,344 56
25 "	Certificat de possession	"	Vente de la moitié ouest des emp. n°s 13, 14, 15 et 16, section 43, Vancouver, C.-B.	Site pour la salle d'exercices militaires.		
28 "	Ministère de la Milice et de la Défense.	Minis. des Trav. publics.	Transfert d'une partie de la réserve militaire à Barriefield (Kingston), Ont.	Passage et quai sur la rivière Cataraqui.		Transfert gratuit.
29 "	W. J. Evans	Sa Majesté	Certificat de possession *re* parties de l'empl. n° 4, sect. 5, township de Harris, Ont.	Barrage de Temiskaming.	71·25 acres	
30 "	H. B. Patterson, *et ux.*	"	Vente de terrain à Rainy Cove, N.-E.	Site pour quai	0·52 acre	125 00
1er juill	Sa Majesté	Rév. J. A. Lamarche.	Vente du bois après la construction du quai à L'Assomption, Qué.	Entreprise privée.		125 00
5 "	Frances Grant	Sa Majesté	Vente de l'emplacement n° A4, côté nord de la rue Wellington, Ottawa.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		14,575.00 plus int. 2,176.73.
6 "	Terry, *et al*	"	Vente des emplacements n°s 55 et 56, section 26, district d'Esquimalt, C.-B.	Bassin de radoub.		
10 "	J. M. Lafortune	"	Quittance des dommages et toutes réclam. *re* l'inond. de l'emp. n° 17, à Ville-Marie, Qué.	Barrage de Témiskaming.		85 00
14 "	Ministère des Travaux publics.	Min. des Ch. de fer et Canaux.	Transfert d'une partie de la propriété Carrier, Lainé, à Lévis, Qué.	Pour l'améliorations de l'Intercolonial.		Transfert gratuit.
15 "	Sa Majesté	Hendrich, *et al.*	Certificat de jugement *re* le terrain exproprié en rapport avec la construction de la station postale de Halifax-Nord.			6,200 00
21 "	Avis d'abandon		Abandon d'une pièce de terrain à Stellarton, N.-E.		500 pieds carrés.	
23 "	Ministère de l'Intérieur	Minis. des Trav. publics.	Transfert d'une partie de la subdivision 3 de la sect. 19, Tp. 61, R. 12, ouest du 3e méridien, province de la Saskatchewan.	Pour le serv. du télégraphe.	25·90 acres	Transfert gratuit.

25 "	Chas. Gætz, *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Seaforth, Ont	Site pour brise-lames	1·3 acre	75 00
29 "	A. A. Fournier *et ux*	"	Vente l'empl. nº 4, côté nord de la rue Wellington, et les empl. nºs 19 et 20, côté est de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		189,124 00
31 "	Isaac Mason, *et al.*	"	Vente de terrain à Tancook, N.-E.	Droit de passage jusqu'au brise-lames.	25 x 199 pieds	25 00
2 août	Gouvernement provincial de la Col.-Britannique.	Gouvern. fédéral.	Transfert de l'empl, nº 1, section 4, Nootka townsite, et le rivage, C.-B.	Quai		Transfert gratuit.
2 "	" "	"	Transfert de l'empl. nºs 1552, district de Clayoquot, C.-B.	"		"
9 "	Certificat de propriété		Vente de l'empl. nº 16, section 8, lac Saskatoon, Alta.	Edifice du télégraphe		
21 "	Atlantic, Quebec & Western Railway et les exéc. testamentaires de A. W. Carpenter.	Sa Majesté	Transfert et cession du droit de passage, les abords et l'emplacement riverain à Sandy Beach, Que.	Quai à eau profonde du gouvernement.		1 00
2 sept	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Spry Bay, N.-E	Droit de passage jusq. quai.	0·28 acre	
4 "	Sa Majesté	Toronto Terminals Ry. Co.	Vente du terrain de réserve de l'entrepôt de vérification à Toronto, Ont.	Entreprise privée		110,000 00
6 "	Luc Vautour, *et ux.*	Sa Majesté	Vente de terrain à Bas-Saint-Louis, N.-B.	Quai	0·04 acre	50 00
17 "	Sa Majesté	Conseil municipal de la cité de Toronto.	Vente d'une lisière de terrain, côté sud de la rue Front, Toronto, Ont.	Entreprise privée		100,000 00
18 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Mosher's Bay, N.-E.	Brise-lames	0·20 acre	
20 "	J. Morton, *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Weldford, N.-B	Quai	½ acre	50 00
25 "	C. Charters & J. Leggett	"	Quittance des réclamations *re* des propriétés nº 319, rue Université, Montréal, Qué.			900 00
29 "	S. Grey, *et ux.*	"	Octroi d'une pièce de terr. à St-Charles, N.-B.	Quai	0·12 acre.	Octroi gratuit.
29 "	J. D. Robichaud, *et ux*	"	Octroi d'une pièce de terr. à St-Charles, N.-B.	"	0·11 acre.	"
29 "	Sa Majesté	R. Brewder	Vente de la coque de la drague "No 105"			100 00
6 oct	"	H. Williamson.	Octroi des empl. nºs 1 et 2, section 8, Clayoquot, C.-B.	Service de télégraphe.	Echange p. d'autres emp.	
6 "	Gouvernem't provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouv. fédéral	Transf. du site du quai à Long's Point, N.-B.	Fins du gouvernement.	35,840 pieds.	Transfert gratuit.
6 "	" "	"	" " Millidgeville, N.-B.	"	16,910 pieds.	"
20 "	Jeannette Baker	Sa Majesté	Vente d'une partie de l'empl. A4, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Nouveaux édifices des ministères.	3,465 pieds.	43,000 00
21 "	Alex. Moore, *et ux*	"	Vente de l'empl. nº 4, côté ouest de la rue William, Palmerston, Ont.	Site pour édifice public	0·06 acre	1,300 00
22 "	Neil Logan	"	Certificat de propriété *re* parties des empl. nºs 10 et 11, 6e concession, Tp. de Harris, Ont.	Barrage du réservoir de Témiskaming	157·75 acres.	
1er nov.	M. A. Rice, *et al*	"	Vente d'un terrain et de la propriété du quai à Bear River, N.-E.	Site pour édifice public	180 x 200 pieds	2,200 00
1er "	N. Carmichael, *et ux*	"	Vente de terrain à Plaster Mines, N.-E.	Quai	0·6 acre	25 00
3 "	Annie Fraser, *et al*	"	Vente d'une partie de l'empl. nº 190, R. I., Matane, Que.	Abords du quai	6,840 pds carrés.	300 00
3 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Mushaboon, N.-E.	Droit de passage jusq. quai.	0·35 acre.	
6 "	Gouvernement de la Colombie-Britannique.	Gouv. fédéral	Transfert du quai à Stewart, C.-B.			Transfert gratuit.

N° 2—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1915.						$ c.
12 nov.	J. L. McDougald	Sa Majesté	Vente de la moitié nord de l'empl. nº 1, con. 1, Tp. de Harris, Ont.	Barrage du réservoir de Témiskaming.	11·25 acres	281 25
12 "	A. J. Fisher	"	Quittance sur toutes réclam. *re* l'inondation de terrains dans le tp. de Dymend, Ont.	" "		2,015 00
13 "	J. J. McNally, *et ux*	"	Achat de terrain, etc., à Summerside, I.P.-E.	Site pour édifice public		600 00
19 "	J. R. McGregor, *et ux.*	"	Vente d'une partie de l'empl. nº 6, rue Water, Gore Bay, Ont.	" "	71 x 120 pieds	1,800 00
22 "	J. R. Young, *et ux.*	"	Vente de terr. d. la par. de Saumarez, N.-B.	Brise-lames de Tracadie.	12·11 acres	428 57
24 "	J. P. Coulson, *et al.*	"	Vente d'une partie de l'empl. nº 9 con. "K", Ile nº 2, ci-devant township de Neebing, Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière McKellar.	2·02 acres plus l'interêt, 2 ans.	6,060 00 742 14
24 "	Augustus Mosher, *et al.*	"	Vente de terrain à Mosher's Bay, N.-E	Brise-lames	0·20 acre	1 00
6 déc.	Certificat de propriété		Vente de l'empl. nº 54, sect. 26, dist. d'Esquimalt, C.-B.	Bassin de radoub		12,250 00
17 "	Gordon Runckle	Sa Majesté	Vente de parties des empl. nºs 21 et 22, de l'empl. nº 3 et les empl. nºs 5, 6, 7, 8, 9, 23 et 24, de l'empl. nº 4 et 29, de l'empl. nº 5, tous dans la sect. 15, Vancouver-Nord, C.-B.	Barrage de la riv. Capilano.		2 476 00
18 "	W. H. Chase, *et ux.*	"	Quittance *re* propriété du quai et l'empl. riverain à Wolfville, N.-E.	Améliorations du havre	0·59 acre	3,200 00
22 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie de l'empl. nº 514, rivière Saint-Charles, Québec, Qué.	Ecluse et barrage	30,082 pieds.	
22 "	" "		Expropriation d'une partie de l'empl. nº 513, rivière Saint-Charles, Québec, Qué.	" "	295,652 pds.	
22 "	" "		Expropriation d'une partie de l'empl. nº 560, rivière Saint-Charles, Québec, Qué.	" "	1,863,599 pds.	
29 "	M. Foley	Sa Majesté	Vente de l'empl. nº 2239 et de tous droits *re* l'empl. nº 2240, quart. St-Pierre, Québec, Q.	Prolong. du bur. de poste.	1,997 pds	18,500 00
31 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à St-Michel-de-Vaudreuil, Qué.	Quai à Grahams	8,672 pds.	
1916.						
11 janv.	Odilon David	Sa Majesté	Vente d'une partie de l'empl. nº 1925, quartier Saint-Henri, Montréal, Qué.	Site pour l'édifice public	49 pds 3 pces	250 00
17 "	Antoine Langlois	"	Vente de part. de l'empl. nº 2237, Québec, Q.	Bureau de poste général	449 pds carrés	1,000 00

22 "	J. A. Clark, *et ux*	"	Vente d'un empl. riverain à Mulgrave, N.-E.	Quai		200 00
24 "	Geo. W. Chambers	"	Vente d'une partie de l'empl. nº 7, section 13, Fort McMurray, Alta.	Bureau de telégraphe		500 00
28 "	Sa Majesté	M. H. Foley	Vente de l'édifice à Longue-Pointe, Mingan, Qué.	Entreprise privée		500 00
28 "	Législature de la Colombie-Britannique.	Gouvernement fédéral.	Transfert d'une pièce de terrain à Dodge-Cove, Prince-Rupert, C.-B.		2·74 acres	Transfert gratuit.
24 fév	Sa Majesté	Conseil municipal de la ville de Brantford.	Vente de l'empl. nº 20, rue Dalhousie, Brantford, Ont.	Entreprise privée		25,100 00
29 "	Chas. MacMillan, *et al*	Sa Majesté	Vente d'une p. de l'empl. nº 5, Grenville, Que.	Pont interprovincial.	0·45 acre	225 00
10 mars	J. Butterworth	"	Vente d'une partie de l'empl. nº 39, côté nord de la rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Nouveaux édifices des ministères.		24,145 00
13 "	Législature de Québec.	Gouvernement fédéral.	Vente d'une partie du lit du lac Kipawa, Que.	Barrage de Gordon creek	4·75 acres	20 00
14 "	Nova Scotia Steel and Coal Co., Ltd.	Sa Majesté	Vente de pièces de terrain à Cantley-Point, East-River, N.-E.	Améliorations de la rivière de l'Est.	8·8 acres	1 00
14 "	Eastern Car Co., Ltd	"	Vente de terrain à Cantley-Point, East River, N.-E.	" " "	2 acres	1 00
15 "	Thomas Macdonald, *et al.*	"	Vente de terrain à French River, N.-E.	Brise-lames	1·16 acre	25 00
18 "	T. D. Archibald	"	Vente de terr. à Cow Bay, Port-Morien, N.-E.	"		25,000 00
25 "	Webb & Bradburn	"	Quittance *re* terrain exproprié à Fort William, Ont.	Améliorations de la rivière McKellar.		14,122 30
31 "	Temiskaming and Northern Ont. Ry. Commission.	"	Transfert de terrain, 1er con., tp. de Dymend, dist. de Nipissing, Ont.	Quai		

ÉTAT Nº 3

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES

N° 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1915.						$ c.
1er avril	Allan & Fleming	Sa Majesté	Location de deux chambres n° 130 rue Wellington, Ottawa, Ont.	Inspecteur d'arpentage	3 ans du 20 avril 1915.	90 par mois.
7 "	Sophie Decoste	"	Location des propriété n° 116 rue Letourneux, Maisonneuve, Qué.	Bureau de poste	1 an du 1er mai 1915.	25 " "
7 "	Richelieu & Ontario Navigation Co.	"	Location de quatre chambres dans l'édifice "R. et O.", Québec, Qué.	Surintendant des pilots	1 an du 1er mai 1915.	70 " "
7 "	J. S. McLennan	"	Location d'une chambre dans l'édifice "Post," Sydney, N.-E.	Agent de marine	3 ans du 1er mai 1915.	180 par année.
13 "	J. E. Annable	"	Location des chambres nos 14, 15, 16 et 17 dans l'édifice de l'angle est des rues Ward et Victoria, Nelson, C.-B.	Ing. de dist., Min. et T. P.	1 an du 13 avril 1915.	50 par mois.
14 "	W. J. Southman	"	Location des trois chambres au 3me étage de l'édifice "Herald", Calgary, Alta.	Commission de ch. de fer	1 an du 1er avril 1915.	145 " "
15 "	Canadian Pacific Ry. Co.	"	Permission de poser des tuyaux à l'eau et à gaz dans la bâtisse d'immigration, Vancouver (Burrard Inlet), C.-B.	Fins du gouvernement	Durant bon plaisir.	Gratuitement.
20 "	Julie Gougeon	"	Location du premier étage de l'édifice n° 19, quartier Centre, Montréal, Qué.	" "	12 mois du 1er mai 1915.	1,250 par année
22 "	W. J. Boyd	"	Location d'une partie du 2e étage de l'édifice "Boyd", Winnipeg, Man.	Commission de ch. de fer	1 an du 1er juin 1915.	1,830 " "
26 "	W. Huckvale & S. T. Hooper.	"	Location du bureau n° 306 dans l'édifice sur les emplacements nos 23 et 24 section 14, Medicine Hat. Alta.	Fins d'immigration	1 an du 1er juin 1915.	28 par mois.
30 "	Capital Storage Co., Ltd.	"	Location de l'étage supérieur de l'édifice "Capital", Ottawa, Ont.	Service médical (M. et D.).	2 ans du 17 avril 1915.	1,520 par année
1er mai	J. O. Giroux	"	Location d'une chambre sur l'emplacement n° 1, section "C", Grouard, Alta.	Fins d'immigration	12 mois du 1er juin 1915.	25 par mois.
5 "	Mme G. U. Tremblay	"	Locat. d'un bureau dans l'édifice à l'angle des rues St-Barnard et Church, jonc. Lacolle, Q.	Inspecteur d'immigration.	1 an du 1er mai 1915.	96 " "
11 "	Capital Office Supply Co., Ltd.	"	Location des bâtisses n° 126 rue Queen, Ottawa, Ont.	Fins publiques	Du 1er oct. 1914 jusq, 30 avril 1916.	75 " "
12 "	La Banque Nationale	"	Location des chambres nos 4, 5, 6, 7 et 8, dans l'édifice de la rue Rideau, Ottawa, Ont.	Officier commandant les camps de détention M. et D,	Du 1er mai 1915 jusqu'à la fin de la guerre.	80.25 par m.
12 "	Prince Albert Masonic Temple Co., Ltd	"	Locat. du bureau principal et du mag. dans le soubassem. de l'éd. à Prince Albert, Sask.	Division forestière, Min. de l'Intérieur	1 an du 1er mai 1915.	125 par mois.

12 "	Ministère des chemis de fer et Canaux.	Min. d. Travaux publics.	Privilège de poser et maintenir un tuyau à l'eau sur la propriété de Hampton, N.-B.	....	Durant bon plaisir du 1er mai 1915.	25 par année.
20 "	Sa Majesté......	La Cie de Pacifique-Canadien	Permission d'occuper certain terrain à Gimli, Man.	Entreprise privée "superficie 0·068 acre".	Durant bon plaisir.	1 " "
21 "	C. J. Booth & J. E. B. Holbrook.	Sa Majesté.....	Location de 2,500 pieds carrés au 4me étage de l'édifice "Booth", Ottawa. Ont.	Commission des achats militaires, Mil. et Défense.	De la data d'oc. jusq. 1 nov. '18	2,500 par an.
22 "	R. L. & R. Blackburn.....	"	Location d'une chambre dans le soubassement de l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur.	De la date d'occupation jusq. 21 août 1915.	1,040 " "
25 "	The Masonic Temple Co., Ltd.	"	Locat. d'une partie du soubassement de l'édifice "Masonic Temple", rue Metcalfe, Ottawa, Ont.	Commis. de conservation..	De la date d'occupation jusq. 15 nov. 1918.	636.75 " "
25 "	J. Robb	"	Location de trois chambres dans l'édifice à Salmon Arm, B.C.	Garde-forestier en chef....	Du 1er juin 1915 jusqu'au temps requis.	12 par mois.
26 "	The Bank of Nova Scotia..	"	Location des chambres nos 1 et 2 du deuxième étage de l'édifice, au côté nord de la rue Water, Windsor, N.-E.	Fins publiques..........	1 an du 30 juin 1915.	225 par année.
1er juin......	Catherine Mathewson. ...	"	Locat. d'une chambre d'en avant, dans l'édifice n° 3 sur la rue Johnston, Kingston, Ont.	Bureau d'immigration....	1 an du 1er juin 1915.	180 " "
5 "	La Commission du Transcontinental.	"	Location de chemin de passage jusqu'au quai à lac Minaki, Green, Ont.	Droit de passage jusqu'au quai.	Durant bon plaisir.	1 " "
14 "	The J. A. Westman Agency Ltd.	"	Location de deux chambres dans les "Westman Chambers", Regina, Sask.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	Du 1er juin 1915 (d'un mois à l'autre.)	30 par mois.
24 "	Julie Gougeon...........	"	Location de la moitié ouest du soubassement de la propriété n° 19 et la chambre n° 2 quartier Centre, Montréal, Qué.	Atelier et magasin	1 an du 1er mai 1915.	55 " "
30 "	The Two Macs Ltd.......	"	Location du 1er et 2ème étage de l'édifice "Stephen", Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur.. .	5 ans de la date d'occupation.	3,479 par an.
30 "	Sa Majesté...	Conseil mun. du tow. de Watt..	Location du quai à Windermere, Ont.	....	3 ans de la date d'occupation.	50 " "
10 juillet......	B. E. Rothwell...........	Sa Majesté....	Locat. d'une chambre dans l'édifice de l'emp n° 19, section 7, rivière Swan, Man.	Fins d'immigration,... ..	12 mois du 6 sept. 1915,	15 par mois.
12 "	G. A. Graham & J. T. Horne.	"	Locat. d'une chamb. et une voûte dans l'édifice "Graham Horne", Fort William, Ont.	Ingénieur de district, Travaux publics.	3 ans du 1er août 1915.	75 " "
13 " . ..	La Cie Artistique et Financière d'Asbestos, Ltée.	"	Loc. d'une chambre dans l'éd. à Asbestos, Qué.	Bureau de poste.	1 an du 5 avril 1915 et après d'année en année.	300 par année.
15 "	Royal Bank of Canada....	"	Location des chambres nos 1, 2, 3, 4, 7, 8 et 9 des édifices angles Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Ingénieur de district, Travaux publics.	De la date d'occupation jusq. 18 mars 1920.	2,913.30 par année.
24 "	J. J. Garland.....	"	Location d'un édifice sur la rue Tupper, Portage-la-Prairie, Man.	Ministère des Douanes....	3 ans du 8 avril 1915.	35 par mois.
26 "	Hiram Robinson..........	"	Location de l'édifice entier "Robinson's", Ottawa, Ont.	Pour fins publiques.	3 ans du 1er sept. 1915.	15,200 par an.

N° 2 —ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1915.						$ c.
29 juill.......	Jackson Clarke & Johns...	Sa Majesté....	Location de deux chambres à l'ouest de l'emplacement n° 6, et à l'est de l'emplacement n° 5, section D, Cobourg, Ont.	Inspecteur d'immigration..	1 an du 1er oct. 1915.	170 par année.
11 août.......	R. L. & R. Blackburn.....	"	Locat. de la chambre n° 408 et l'aile adjacente édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur. .	De la date d'oc- jusq. 16 juill.'18	431 " "
11 "	R. L. & R. Blackburn.....	"	Location des chambres dans le soubassement de l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	" "	2 ans du 21 août 1915.	1,040 " "
2 sept.......	R. L. Blackburn	"	Locat. des trois étages supérieurs dans l'édifice à l'ang. d. rues Sussex et Rideau, Ottawa, O.	Ministère des Douanes....	1 an de la date d'occupation.	50 " " par pied.
7 "	J. H. Cameron & A. M. Johnstone.	"	Location des chambres "G" et "H" Saskatoon, Sask.	Inspecteur des poids et mesures.	1 an du 11 nov. 1915.	60 par mois.
15 "	The Toronto Terminals R'y. Co., Ltd.	"	Location des parties des emplacements n°s 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, section A et les passages, Toronto, Ont.	Pour fins publiques........	21 ans du 1er juil. 1914.	17,000 par ann.
22 "	Sa Majesté.............	La corporation de la cité de Winnipeg.	Location d'une partie de la propriété avec Rover, Winnipeg, Man.	Tuyau de succion.........	Durant bon plaisir.	1 par année.
1er oct.......	The Sir H. N. Bate Realty Corporation Ltd.	Sa Majesté....	Location de l'appartement n° 6, "Aylmer Annex", Ottawa, Ont.	Milice et Défense........	1 an du 1er oct. 1915.	648 par année.
1er "	The Sir H. N. Bate Realty Corporation Ltd.	"	Location de l'appartement n° 7, "Aylmer Annex", Ottawa, Ont.	" "	1 an du 1er oct. 1915.	360 " "
1 "	J. S. McLennan	"	Locat. des chambres n°s 3 et 4 dans l'édifice, "Post", Sydney, N.S.	Inspecteur des pêcheries..	1 an du 1er oct. 1915.	360 " "
9 "	J. B. Lamb & W. A. Lamb	"	Location de propriété n°s 317, 319 et 321 dans l'édifice de la rue Queen, Ottawa, Ont.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	1 an du 1er juin 1916 et après, d'une année à l'autre.	2,660 par ann.
12 "	Wilson Bros..............	"	Loyer de propriété. angle de la 3me avenue et la 22e rue, Saskatoon, Sask.	Bureau des Terres fédérales.	1 an du 1er oct. 1915.	200 par mois.
20 "	W. A. Brady	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice sur l'emp. n° 17, section 4, Reston, Man.	Bureau de poste........ .	1 an du 1er août 1915.	300 par année.
28 "	A. A. Aubin...	"	Location du rez-de-chausée d'un édifice à Sturgeon Falls, Ont.	" "	5 ans du 1er nov. 1915.	900 " "
2 nov........	R. L. & R. Blackburn.....	"	Location d'une chambre n° 414 dans l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur...	1 an du 9 nov. 1915	371 " "

2 "	The J. A. Westman Agencies Ltd.	"	Location d'une partie du rez-de-chaussée de l'édifice sur la 12me avenue, Regina, Sask.	Poids et mesures	1 an du 1er nov. 1915.	100 par mois renouvelable.
3 "	The Quebec R'y. Light Heat & Power Co. Ltd.	"	Location des chambres nos 500, 501, 502 et 503 dans l'édifice à l'angle des rues Saint-Joseph et de la Couronne, Québec, Qué.	Ingénieur de district, Travaux publics.	6 m. du 1er mars 1916.	187.50 par m.
5 "	W. N. Birks, J. H. Birks & G. W. Birks.	"	Location des chambres nos 614, 615, 616, 617 et 618 dans l'édifice "Birks", Vancouver, C.-B.	Min. des Travaux publics.	1 an du 1er déc. 1915.	1,296 par ann.
6 "	J. H. Lavallée	"	Location d'une partie de la maison sur la rue Principale, Saint-Félix-de-Valois, Qué.	Bureau de poste	1 an du 23 fév. 1916.	125 par année renouvelable.
8 "	Mme E. A. Pearson	"	Location du soubass., du rez-de-chausée et du 1er étage de l'éd. "Imperial", Ottawa, Ont.	Min. de l'Intérieur	3 ans du 1er janvier 1916.	5,400 par ann.
8 "	Mme E. A. Pearson	"	Location des deux étages supérieurs de l'édifice "Imperial", Ottawa, Ont.	" "	Du 1er oct. 1915 j. 1er jan 1919.	2,500 – "
9 "	C. W. Cooper & W. A. Cooper.	"	Locat. d'une partie de l'édifice, angle de l'ave. Portage et de la rue Aubrey, Winnipeg, M.	Station postale "D"	1 an du 1er avril 1916.	1,600 " "
12 "	Sa Majesté	Montreal Tramways Co.	Location d'un petit atelier sur la propriété de l'hôtel "Carslake", Montréal, Qué.		Durant bon plaisir.	5 par mois.
18 "	D. M. Finnie & W. D. Morris.	Sa Majesté	Locat. de la propriété n° 128 rue Wellington, Ottawa, Ont.	Police à cheval du N.-O.	2 ans du 20 nov. 1915.	4,000 par ann.
20 "	J. H. L. Fairweather	"	Location d'un bureau et la voûte sur la propriété n° 20 rue Princess, Saint-Jean, N.-B.	Bureau du transport naval.	Du 25 nov. 1915 jusqu'au 1er mai 1916.	100 pour la période entière.
23 "	Sir Redmond P. Roblin	"	Location de la propriété n° 103 rue Osborne, Winnipeg, Man.	Station Postale "C"	1 an du 1er fév. 1916.	1,500 par ann.
23 "	Le Comptoir Mobilier Franco Canadien	"	Location des emplacements nos 117 et 119, rue Craig ouest, Montréal, Qué.	Bureau de poste	2 ans de la date d'occupation.	8,000 par ann. renouvelable.
24 "	L. A. Osment	"	Location du 2me étage et d'une partie du 1er étage de l'éd. rue Main, Indian Head, Sask.	Division forestière	De la date d'oc. j. 1er sept. '16.	43 par mois.
29 "	Hector Perrin	"	Location de l'édifice adjacent le bureau de poste à Verdun, Qué.	Facteurs	2 ans de la date d'occupation.	$300 par année renouvelable.
6 déc.	A. Galbraith	"	Location de deux magasins à Swift Current, Sask.	Ministère de l'Intérieur	1 an de la date d'occupation.	100 par mois. renouvel.
6 "	J. A. Yeager	"	Location des parties de l'édifice sur les emplacements nos 18 et 19 Swift Current, Sask.	Bureau de poste	1 an du 20 nov. 1915.	105 renouvelable par mois.
11 "	Chester Thompson	"	Locat. du rez-de-chaussee de l'édifice à Saskatoon, Sask.	Ministère des Douanes	1 an du 12 déc. 1915.	350 par mois.
13 "	Mlle M. White	"	Location de trois chambres, etc., n° 23 rue Saint-Louis, Québec, Qué.	Bureau des archives	1 an du 20 avril 1916.	30 " "
15 "	City of Moose Jaw	"	Location des nos 28 et 29, section 127, Moose Jaw. Sask.	Salle d'immigration	1 an du 15 avril 1916.	100 par année.
16 "	Patrick Labelle	"	Location de l'édifice du garage rue York Ottawa, Ont.	Impression et papeterie	Du 1er août 1915 jusqu'au 2 jan. 1919.	2,448 " "
16 "	Robert Simpson Co., Ltd.	"	Location d'une partie du rez-de-chaussée de l'édifice, Regina, Sask.	Bureau de poste	D'année en ann. de la date d'oc.	100 " "
20 "	C. W. Fredericks	"	Location de la moitié du premier étage d'un édifice, Peace-River. Alta.	" "	1 an du 1er nov. 1915.	360 " "
21 "	J. O. Patterson	"	Location des parties d'un édifice à Grande Prairie, Alta.	Pour fins d'immigration	1 an du 1er janv. 1916.	65 par mois.

Nº 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1915.						$ c.
24 déc.	Sa Majesté	Neil Logan.	Location des parties des emplacements nºs 10 et 11, 6me Con., Tp. de Harris, Ont.	Entreprise privée	10 ans du 24 déc. 1915.	50 par année.
25 "	H. H. Buxton	Sa Majesté	Location de la propriété sur l'emplacement nºs 8, 9 et 10, section 7, Deloraine, Man.	Pour fins d'immigration	1 an du 1er avril 1916.	300 " "
27 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location des chambres nºs 1, 4 et 5 au 2me étage d'un édifice à Revelstoke, C.-B.	Ministère de l'Intérieur	1 an du 1er fév. 1916.	60 par mois.
27 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location des chambres nºs 2 et 3 au 2me étage de l'édifice à Revelstoke, C.-B.	" "	1 an du 16 déc. 1915.	40 " "
1916.						
10 janvier	J. T. Ostell	"	Location des chambres nºs 4, 5, 6 et 7 dans l'édifice "Duluth", Montréal, Qué.	Archives	1 an du 1er mai 1915.	1,080 par ann. renouvelable.
13 "	Gouvernement du Canada	Lauzon Engineering Co., Ltd	Location d'une partie de la propriété Carrier-Lainé, Lévis, Qué.	Entreprise privée	30 ans du 1er mai 1915.	3000 par ann. p. les 10 pre. ann. et 5,000 p. ann. p. les der. 20 ann.
15 "	Etienne Levesque	Sa Majesté	Location d'un édifice à Mont-Joli, Qué.	Bureau de poste	2 ans du 15 janv. 1916.	300 par année.
18 "	District scolaire de Virden, nº 144.	"	Location d'un édifice à Virden, Man.	Pour fins d'immigration	1 an du 15 mars 1916.	250 " "
18 "	W. J. Boyd	"	Locat. du bureau nº 406 dans l'édifice "Boyd", Winnipeg, Man.	Archives	1 an du 31 mars 1916.	47.50 par mois.
20 "	Banque de Toronto	"	Location de quatre chambres et une voûte au 2me étage d'un édifice à Kingston, Ont.	Ingénieurs.	6 m. du 1er mai 1916.	180 la période entière.
28 "	Odile Lavoie	"	Location d'une partie de l'édifice nº 116 rue Létourneux, Maisonneuve, Qué.	Station postale "M"	1 an du 1er mai 1916.	25 par mois.
1er fév.	Catherine Matthewson	"	Location de la chambre nº 3 rue Johnson, Kingston, Ont.	Pour fins d'immigration	1 an du 1er juin 1916.	180 par année.
12 "	James Hills	"	Location d'une partie de l'édifice sur l'emplacement nº 1, section 11, Alberni, C.-B.	Bureau de poste	1 an du 1er avril 1916.	180 " "
18 "	Sa Majesté	Alphon. Moreau.	Location d'une partie de l'emplacement nº 307, Saint-Romuald d'Etchemin Qué.	Entreprise privée	Dur. bon plaisir du 1er mai '16.	10 par mois.
22 "	The Ashbury College Co., Ltd.	Sa Majesté	Location de la propriété nº 140 avenue Argyle, Ottawa, Ont.	Restaurant de la Chambre des Communes.	1 an de l'occupation.	2000 par année.

24 "	Sa Majesté...............	A. A. Fournier, Ltd.	Location de la propriété sur l'emp. n° 4 rue Wellington et le rez-de-chaussée et les étages inférieurs de l'édifice "Bishop", Ottawa, O.	Entreprise privée..........	2 ans du 1er fev. 1916.	6,000 par ann.
25 "	Ryan, Raymond, Moodie, *et al.*	Sa Majesté....	Location des emplacements nos 17 à 20, section 52, Calgary, Alta.	Bureau de poste..........	3 ans du 23 oct. 1915.	7,500 " "
2 mars.......	Capital Office Supply Co., Ltd.	"	Location de la propriété n° 126, côté sud de la rue Queen, Ottawa, Ont.	Papeterie (ministère de l'Intérieur).	Du 1er oct. 1914 j. 30 avril 1916.	75 par mois.
10 "	Frank Jarman...........	"	Location de deux étages et le soubassement des nos 326 et 328 rue Queen, Ottawa, Ont.	Patentes des terres........	3 ans du 1er avril 1916.	130 " "
17 "	Melita Lodge No. 20, I. O. O. F.	"	Location d'une partie d'un édifice à Melita, Man.	Bureau de poste..........	1 an du 1er mars 1916.	266 par année.
18 "	J. S. Bergeron.............	"	Location d'une partie de l'emplacement n° 103 rue Saint-Jean, Québec, Qué.	Ministère des Travaux publics.	1 an du 1er mai 1916.	325 " "
20 "	J. B. Duford & W. G. Charleson.	"	Location du 1er et 2me étages de l'édifice n° 113 rue Rideau, Ottawa, Ont.	Milice et Défense.........	2 ans du 20 fév. 1916.	7,053.60 par année.
27 "	W. R. Stroud............	"	Location de deux étages dans l'édifice rue Rideau, Ottawa, Ont.	" "	1 an du 29 fév. 1916.	1,677.00 par année.
28 "	Cordelia Blache..........	"	Location d'une partie de l'édifice n° 101 rue Sainte-Catherine Est, Montréal, Qué.	Station postale "N"......	1 an du 1er mai 1916.	1,680 par ann.
28 "	Quebec Buildings, Ltd....	"	Location de cinq chambres dans l'édifice de la banque de Québec, Ottawa, Ont.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	1 an du 1er mai 1916.	1,200 " "
28 "	Cité de Montréal.......	Gouvernement du Canada.	Permission de const. et maintenir une voûte et une glissoire p les cendres sous le trottoir.	Entrepôt de vérification...	Durant l'existence du contrat.	1,685.80
29 "	W. J. Southam...........	Sa Majesté.....	Location des chambres nos 310 et 311 dans l'édifice "Herald", Calgary, Alta.	Commission des ch. de fer..	1 an du 1er avril 1916.	105 par mois.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er août 1916.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

LISTE

DES

ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1916

CONCERNANT LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LES TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

LISTE de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada passés dans le cours de la sixième session du douzième parlement, ouverte à Ottawa, le 12e jour de janvier 1916, prorogée le 18e jour de mai 1916, concernant le ministère des Travaux publics et les travaux sous son contrôle (6-7 George V) et des arrêtés du Gouverneur général en conseil, ayant force de loi et concernant le ministère.

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917 respectivement, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Un acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.	1 et 29	3-5-17-157-107-113-150 cédules A. B. C. (Acte des crédits votés).

N.B.—Par une proclamation en date du 14 mai 1916, section 16A, des lois et règlements concernant l'administration du bassin de radoub, à Lévis, Qué., ont été modifiés par un amendement. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLIX, page 291).

N.B.—Par une proclamation en date du 2 mars 1916, en vertu des dispositions du chapitre 40 R.S.C. 1906, et du chapitre 102, 51 Vict., on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Upper Ottawa Improvement Company, Limited", pour la saison de 1916. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLIX, page 3035).

Par une proclamation en date du 3 mars 1916, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Rouge Boom Company", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie, durant la saison de 1916. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLIX, page 3031).

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er août 1916.

GALERIE NATIONALE

RAPPORT

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1916.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

RAPPORT ANNUEL DES COMMISSAIRES, 1915-16.

L'exercice financier de 1915-16 comptera comme l'un des plus intéressants dans l'histoire de la Galerie Nationale. A cause de la guerre, l'octroi habituel de $100,000 fut réduit à $25,000. Ce montant devait suffire aux dépenses de l'administration et à l'achat de nouvelles œuvres d'art. En face de cette situation, les commissaires résolurent de converger leurs efforts pour faire revivre au Canada la cause de l'art qui commençait à être encouragée avant la guerre, mais qui depuis a perdu l'appui de beaucoup de ceux qui s'y intéressaient le plus.

Les commissaires continuèrent, dans ce but, à acheter des œuvres d'art canadiennes et ce furent les œuvres d'artistes étrangers qui souffrirent de l'insuffisance des fonds. Malgré les conditions adverses et l'absence de plusieurs artistes servant au front, les expositions artistiques au Canada ont été meilleures que jamais, au point de vue de la qualité, et les commissaires ont pu acheter un certain nombre d'œuvres d'art qui ne le cèdent en rien aux meilleures qui aient été produites auparavant.

Le comité de l'Académie royale canadienne chargé de disposer du prix annuel de $1,000 donné par la Galerie Nationale pour un voyage d'études l'a accordé, avec l'assentiment des commissaires, à mademoiselle Dorothy Stevens, 2 Spadina Gardens, Toronto.

Des prêts de peintures de la Galerie Nationale ont été faits à la Galerie d'Art de Hamilton, au Musée des Beaux-Arts de Winnipeg et à l'Union artistique et littéraire de Sherbrooke, P.Q., pour les expositions artistiques de ces institutions.

C'était la deuxième exposition à Hamilton et à Winnipeg et la première à Sherbrooke. Ces expositions ont obtenu un succès dépassant les plus belles espérances.

Ces expositions sont une partie importante du travail des commissaires et la quantité de demandes reçues prouve l'intérêt que le public y apporte. Elles permettent de constater le désir général de voir et d'étudier des bonnes peintures.

Le 3 février 1916, l'édifice du Parlement fut détruit par un incendie et immédiatement le gouvernement dut occuper le musée Victoria, enlevant ainsi à la Galerie Nationale toutes ses salles d'exposition et ne lui laissant que le bureau de son directeur, les ateliers et les chambres indispensables pour y entasser les peintures.

Le nombre de visiteurs admis à la Galerie Nationale avant l'incendie du Parlement a été de 24,859, dont 5,858 le dimanche après-midi. Ce résultat est très satisfaisant, quand on considère qu'il ne couvre une période que de neuf mois.

Les changements suivants ont eu lieu dans le personnel de la Galerie Nationale. Mademoiselle Lula Park a été nommée sténographe, en remplacement de Mlle Lampman, démissionnaire. Herbert Walker a été nommé charpentier par un règlement des commissaires, ratifié par le ministre des Travaux publics.

Les commissaires estiment qu'il est de leur devoir d'inclure dans ce rapport un état prouvant la nécessité qui s'impose de donner un logement convenable à la collection précieuse, toujours croissante, des objets d'art de la Galerie Nationale. A la fin de l'année 1915, il était déjà évident que les salles mises à la disposition de la Galerie Nationale dans le musée Victoria étaient tout à fait insuffisantes. Des peintures précieuses et qu'il est impossible de remplacer, appartenant à toutes les périodes et à toutes les écoles, étaient accrochées aux murs sans classification ou division et perdaient ainsi en une certaine mesure leur valeur artistique et éducative. L'acquisition continuelle de peintures avait tellement empiété sur l'espace réservé aux reproductions de sculpture que celles-ci perdaient vite toute leur valeur comme modèles pour les étudiants qui désiraient les copier.

Les photogravures et les dessins constituent l'un des facteurs les plus importants dans l'éducation et l'entraînement d'un artiste. Les commissaires s'étaient occupés de cette branche d'une manière toute spéciale et les collections avaient augmenté hors de toute proportion avec l'espace qui leur était réservé. Le manque d'espace rendait aussi impossible toute exposition temporaire qu'on aurait pu tenir à la Galerie Nationale d'objets d'art étrangers. On peut facilement et souvent obtenir le prêt de peintures, etc. pour ces expositions, et elles sont d'une grande valeur pour le public à qui elles donnent une connaissance plus intime des artistes fameux ou à la mode.

Les commissaires se trouvaient en face d'une situation qui demandait une action immédiate, si leur œuvre devait être continuée. Il fallait absolument qu'on trouve pour la Galerie Nationale un édifice convenable, où toutes ses possessions auraient pu être installées à leur meilleur avantage et où le public aurait pu en profiter pleinement. C'est alors que les commissaires décidèrent, avec le consentement du gouvernement, d'instituer un système d'expositions de peintures dans les différentes parties du pays. Toute société artistique reconnue, possédant les facilités voulues pour ces expositions, n'avait qu'à faire une demande pour qu'on lui prête un certain nombre de peintures pour une année. Cette politique a été appréciée, si l'on en juge par le nombre de demandes et par le fait que les prêts sont presqu'invariablement renouvelés.

Les commissaires en étaient à étudier cette situation et avaient même un projet d'action lorsque l'incendie du Parlement eut lieu. Toutes les salles, déjà trop petites, occupées par la Galerie Nationale durent être évacuées pour faire place au Parlement, et toutes les peintures et tous les objets d'arts qu'on ne doit ordinairement manœuvrer qu'avec les soins les plus délicats, durent être emballés et emmagasinés dans l'espace de 36 heures. Que tout ce déménagement se soit fait sans accident est presqu'incroyable et c'est un tribut à l'efficacité du personnel de la Galerie Nationale, qui a travaillé jour et nuit pour enlever les galeries qui avaient été construites au prix de tant de labeurs et de patience.

La situation n'est guère encourageante, à la fin de l'exercice financier; cependant les commissaires pensent qu'on pourrait très facilement l'améliorer. Toutes les possessions de la Galerie Nationale sont maintenant emmagasinées dans de très mauvaises conditions pour des objets d'art. Pour les visiteurs, la Galerie Nationale n'existe plus, et les étudiants sont privés des moyens de continuer leur éducation artistique. La guerre et l'incendie du Parlement ont retardé temporairement l'œuvre de la Galerie Nationale, mais la situation qui en est résultée est tellement aiguë qu'il est nécessaire qu'un local quelconque soit trouvé, si l'on veut que cette division si précieuse du service public soit de quelque utilité.

Les travaux d'administration de la Galerie Nationale sont aussi ardus qu'avant la fermeture des galeries, parce qu'il est plus difficile d'entretenir des peintures lorsqu'elles sont exposées que lorsqu'elles sont emmagasinées. Le nombre de prêts de peintures augmente aussi et nous donne un surcroît de travail. Les commissaires espèrent que la position de la Galerie Nationale sera soigneusement prise en considération.

Les commissaires de la Galerie Nationale se sont réunis officiellement en quatre occasions différentes et ont aussi eu plusieurs réunions privées. Les objets d'art suivants ont été ajoutés à notre collection:—

DONS:

Alfred Rethel	3 gravures sur bois, don du Dr Shepherd.
G. Wallwyn Shepherd	Dessin au crayon "Près d'Avignon", don de J. Miles.
Willem Hondius	Gravure, don du Dr Shepherd.
Lucas Vorsterman	Gravure, don du Dr Shepherd.
Andrea Andreani	Gravure sur bois, don du Dr Shepherd.

PEINTURES DIPLÔMÉES:

R. F. Gagen, R.C.A.	Pulpit Rock.
W. S. Maxwell, R.C.A.	Croquis des édifices des ministères, Ottawa.

ACHATS :

Peintures à l'huile:

John Bell-Smith	Portrait.
John Lavery, A.R.A.	Portrait de Son Altesse royale la princesse Patricia de Connaught.
Harriet Ford	Place du Marché, Ségovie.
T. W. Mitchell	Dans les Montagnes Bleues.
J. E. Macdonald, A.R.C.A.	Dans les neiges.
Tom Thomson	Une rivière du nord.
Mary E. Wrinch	Le petit pont.
R. S. Hewton	Journée de printemps.
John Johnstone	Quai des Augustins, Bruges.
Albert H. Robinson, A.R.C.A.	Lever du soleil.
G. Horne Russell, A.R.C.A.	Commencement du printemps.
William Brymner, P.R.C.A.	Brouillard sur la côte.
A. Y. Jackson, A.R.C.A.	Après-midi d'hiver.
Percy Woodcock, R.C.A.	Près de Châteauguay.
F. Luis Mora, N.A.	En costume.
Alex. Marcette	Température pluvieuse.
O. Leduc	Pommes vertes.
A. Lismer	La maison du guide.
W. E. Atkinson	Dégel de janvier.
Ernest Lawson, A.N.A.	Journée brumeuse.
J. W. Beatty, R.C.A.	Matinée, Parc Algonquin.
W. Brymner, P.R.C.A.	Figure nue.
F. S. Challener, R.C.A.	Un pionnier de Selkirk.
W. H. Clapp, A.R.C.A.	Rio Nuevas, Cuba.
Mlle Alberta Cleland	Sur la grève, Notre-Dame-du-Portage.
Charles de Belle	Joie enfantine.
Mlle Alice des Clayes	Puisant de l'eau.
E. Wyly Grier, R.C.A.	Midi.
André Lapine	La voiture.
Alfred Mickle	Digues de Grand-Pré.
Valentine Molina	Matin.
R. Ivan Neilson	Une pastorale d'octobre, Cap-Rouge, Qué.
Arthur D. Rosaire, A.R.C.A.	Rivière Mulets, Monts Laurentides.
G. A. Reid, R.C.A.	Terrain vague.
Chas. W. Simpson, A.R.C.A.	L'hiver dans le havre.
Tudor Hart	Moutons de Bretagne.

Eaux-fortes, dessins, gravures:

Mlle A. E. Hope	Débiteur de vins.
Frank Brangwyn, A.R.A.	Déchargement de barges.
G. Spencer Pryse	L'atelier.
"	Courses contestées.
Daniel A. Vere-Smith	La nouvelle esclave.
Ethel Gabain	La toilette.
"	Noir et bigarrures.
John Copley	Aviseur et vendeur de timbres.
"	Feux de rampe.
Anthony Barker	Le vent.
F. Ernest Jackson	Chiswick Mall, Londres.
C. Shepperson	L'arc-en-ciel.
"	Pastorale.
Harry Becker	Jeunes filles ramassant des pommes de terre.
B. Beham	Portrait de l'Empereur Ferdinand Ier.
H. S. Beham	Justice de l'empereur Trajan.
Faithorne	Margaret Smith.
Claude	Danse sous les arbres.
Mantegna	Combat des dieux marins.
Pencz	La conversion de Saül.
"	Horatious Cocles défendant le pont de Rome.
Rembrandt	La synagogue.
"	Passage avec moulin.
Robetta	L'adoration des Mages.
Rosex	Pallas.
Van Leyden	Christ apparaissant à Madeleine.
"	Le retour de l'Enfant prodigue.
Durer	La messe de Saint-Grégoire.
"	Naissance de la Vierge.
"	Le Christ dans les limbes.
"	Le Christ tourné en dérision.
Rembrandt	Sacrifice d'Abraham.
Altdorfer	Judith avec la tête d'Holopherne.
"	Pyrame et Thisbé.
"	La Vierge et l'Enfant.

ACHATS:

Eaux-fortes, dessins, gravures:

H. S. Beham	Lichas apportant à Hercule la tunique de Nessus.
"	Travaux d'Hercule.
Pencz	Scaevola défiant Porsenna.
Zatzinger	Le grand tournoi.
Robette	Une allégorie de l'abondance.
John W. Cotton	Bouleaux de la forêt d'Epping.
"	Manteau d'hiver.
"	Le four à chaux.
"	L'entrée de l'église au Béguinage, Bruges.
Walter Duff	Mlle Florence Wyle.
T. G. Greene	4 eaux-fortes.
S. H. Maw	Havre de Lowesroft, Angleterre.
"	Cathédrale Ely, Angleterre (intérieur).
Dorothy Stevens	Carmen.
C. W. Simpson, A.R.C.A.	Sous le fort, Québec.
"	Notre-Dame, Montréal.
Herbert Raine	Louviers, France.
C. Barraud	Le chemin de la Vallée.
"	Le détroit de Keewatin.
John W. Cotton	Marché au poisson, Bruges.
W. R. Duff	Près de Dundas.
T. G. Greene	La grève du lac.
"	Saules, clair de lune.
E. Laur	Clair de lune.
Herbert Raine	Sienne, Italie.
F. W. Jopling	Etude de mon chien.
Mary Cassatt	Le potager.
"	La lettre.
"	Femme assise.
"	Fillettes regardant des images.
"	Femme se coiffant.
Baertsoen	Moulin sur le Rampart, Bruges.
"	Kroomboomsloot 1.
Opsomer	L'église de Béguinage.
"	La Nèthe à Lierre.
Herbert Raine	Soirée sur le canal, Montréal.
Joseph St. Charles	Tête d'étude.
Salvatore Rosa	Sujet emblématique.
S. F. Ravenet	Le seigneur du vignoble.
T. Wood	Repos pendant la fuite en Egypte.
Martinus Peirt	Le négociant d'Amsterdam.
School of Mantegna	Le Christ descendant aux enfers.
" "	L'ensevelissement.
Jean Duvet	Le Christ sur un cheval blanc.
W. J. Thomson	Campement de chaufourniers.

Pastels:

Maurice Cullen, R.C.A.	La rivière du Nord.

Aquarelles:

Robert F. Gagen, R.C.A.	Le bord de la falaise.
T. G. Greene	Dans les bois.
C. J. Collings	Fin d'hiver.
Cecil Buller	Maison de Bretons.

Bronzes:

A. Suzor-Côté, R.C.A.	Le vieux pionnier.
Mlle Florence Wyle	Garçon dansant.
J. M. Swan, R.A.	L'enfant et le mongou.
J. M. Swan, R.A.	Léopard.

GALERIE NATIONALE—ETAT DE COMPTES.

Date.	N° du chèque.	A qui payé.	Cr. aux appro.	Dépenses.
		Montant voté	$25,000 00	$ c
30 avril	N°. 40	Compte de la Galerie Nationale		500 00
12 mai	41	Banque de Commerce, prêt, gravures achetées de Keppel & Cie		2,300 00
12 "	" 42	La Société des Artistes d'Ontario, gravures, eaux-fortes, etc.		1,657 00
21 "	Lettre de change	McMillan, James, assurance: "Adam et Eve"		27 38
9 juin	"	Bromhead, H. W., livres		24 70
9 "	"	Galerie Carroll, Londres, peinture à l'eau de Collings		300 00
9 "	N°. 43	Musée d'Art de Toronto, eaux-fortes		135 00
9 "	" 44	Manzi Joyant & Co., New-York, eaux-fortes, club Senefelder		255 00
11 "	" 45	Raine, Herbert, eau-forte, Louviers, France.		20 00
11 "	" 46	Johnstone John, peinture à l'huile: "Quai des Augustins."		100 00
11 "	" 47	Brymner, William, P. R. C. A., peinture à l'huile: "Brouillard sur la côte"		250 00
11 "	" 48	Simpson, Chas. W., R.C.A., 2 eaux-fortes		40 00
11 "	" 49	Russell, G. Horne, A. R. C. A., peinture à l'huile: "Commencement du printemps"		250 00
11 "	" 50	Hewton, R. S., peinture à l'huile: "Une jour-		
11 "	" 51	née de printemps"		200 00
11 "	" 52	Bell-Smith, F.M. peinture à l'huile: "Portrait"		750 00
		Durand-Ruel, eaux-fortes de Mary Cassatt		270 00
11 "	" 53	Jackson, A. Y., peinture à l'huile: "Après-midi d'hiver"		250 00
11 "	" 54	Keppel, Frederick & Co., différence pour l'échange d'une gravure Durer		19 50
14 "	" 55	Scott, W. & Fils, P. F. Woodcock, peinture: "Près de Châteauguay"		600 00
23 "	" 56	Robinson, Albert H., peinture à l'huile: "Lever du soleil en hiver"		300 00
30 "	" 57	Compte de la Galerie Nationale		500 00
12 juillet	" 58	Artist's Supply Company, 4 gravures Médicis		28 20
...	" 59	Annulé.		
16 juillet	" 60	Mortimer Company, Limited, catalogue 1915.		514 75
16 août	" 61	Compte de la Galerie Nationale		500 00
16 "	" 62	Cleghorn & Beattie, toile grise pour les caisses		107 47
19 "	Lettre de change	Swan, Mme, statuettes en bronze: "Garçon et Mongous,"		778 67
19 "	"	Galerie, Grosvenor, Londres, Lavery, portrait de la princesse patricia		535 33
19 "	"	Edwards, Francis, livres		133 39
13 oct.	N°. 63	Compte de la Galerie Nationa'e		500 00
18 "	Lettre de change	Club Senefelder, abonnement 1915-16		5 11
19 "	N°. 64	Compte de la Galerie Nationale		500 00
21 "	" 65	Association de l'exposition nationale canadienne, peintures, eaux-fortes, lithogravures		2,800 00
12 nov.	" 66	Canadian Art Club, Toronto: "Dégel de janvier" et "Journée brumeuse,"		1,100 00
22 "	" 67	Académie royale canadienne, achat de 21 peintures		5,015 00
25 "	Lettre de change	Edwards, Francis, livres		17 25
3 déc.	N°. 68	Compte de la Galerie Nationale		500 00
7 "	" 69	Académie royale canadienne, prix accordé à Melle Dorothy Stevens, voy. d'instruction		1,000 00
...	" 70	Annulé.		
7 déc.	" 71	Artist's Supply Company, gravures Médicis N. P. G., 12, 20, 93, 88, 89		17 40
20 "	" 72	Compte de la Galerie Nationale		500 00
23 "	Lettre de change	Graves, Algernon, livres		19 47
13 janv.	N°. 73	Association Artistique, Montréal: "Moutons de Bretagne", Tudor Hart		100 00
13 "	" 74	Artist's Supply Co., gravure Médicis N°. 92.		7 80
13 "	" 75	Compte de la Galerie Nationale		500 00
29 "	" 76	" "		500 00

GALERIE NATIONALE—ETAT DE COMPTES—*Fin.*

Date.	N° du chèque.	A qui payé.	Cr. aux appro.	Dépenses.
				$ c.
3 fév.....	Lettre de change	Francis Edwards, livres	....	51 46
9 "	N° 77.....	Compte de la Galerie Nationale	....	500 00
		Total..	....	24,979 88
		Balance....	....	20 12

B. N. NUTTING,
Président des commissaires.

ARTHUR BOYER,
Commissaire.

FRANCIS J. SHEPHERD,
Commissaire.

ERIC BROWN.
Directeur.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

DATES DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 À 1816.

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1916.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'Acte 4-5 Vic., chap. 38.					
CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, Hon. H. H	Président	29 déc.	1841	3 oct.	1864
Daly, Hon. D	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1864
Harrison S. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1864
Sullivan, R. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1864
Davidson, J., écr	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1864
Begley, Thomas A	Secrétaire	17 août	1841		
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 août	1841		
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef adjoint	15 déc.	1841		
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, Hon. H. H	Président	4 oct.	1844	8 juin	1848
Daly, Hon. D	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1848
Draper, Hon. W. H	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1848
Morris, Hon. W	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1848
Papineau, Hon. D. B	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1848
Sous l'empire de l'Acte 9 Vic., chap. 37, etc.					
Robinson, Hon. W. B	Commissaire en chef	12 juin	1846	10 mars	1848
Taché, Hon. E. P	" "	11 mars	1848	26 nov.	1849
Chabot, Hon. J	" "	13 déc.	1849	31 mars	1850
Merrit, Hon. W. H	" "	8 avril	1850	11 février	1851
Bourret, Hon. J	" "	12 février	1851	27 oct.	1851
Young, Hon. John	" "	28 oct.	1851	22 sept.	1852
Chabot, Hon. J	" "	23 sept.	1852	26 janvier	1855
Lemieux, Hon. F	" "	27 janv.	1855	25 nov.	1857
Alleyn, Hon. C	" "	26 nov.	1857	1er août	1858
Holton, Hon. L. H	" "	5 août	1858	6 août	1858
Sicotte, Hon. L. V	" "	7 août	1858	10 janvier	1859
Rose, Hon. John	" "	11 janv.	1859	12 juin	1861
Cauchon, Hon. Joseph	Commissaire	13 juin	1861	23 mai	1862
Tessier, Hon. U. J	"	24 mai	1862	27 mai	1863
Drummond, Hon. L. T	"	28 mai	1863	23 juillet	1863
Laframboise, Hon. M	"	24 juillet	1863	29 mars	1864
Chapais, J. C	"	30 mars	1864	30 juin	1867
Casgrain, Hon. Charles Eus	Second commissaire	9 juillet	1846	29 février	1848
Cameron, Hon. M	Commissaire adjoint	11 mars	1848	1er fév.	1850
Wettenhall, James, écr	" "	2 février	1850	16 avril	1850
Bourret, Hon. Joseph	" "	17 avril	1850	11 février	1851
Killaly, Hon. H. H	" "	12 février	1851	6 mai	1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai	1859	7 mars	1864
Trudeau, Toussaint	" "	8 mars	1864	29 mai	1868
Begley, Thomas A	Secrétaire	10 février	1841	31 oct.	1857
Trudeau, Toussaint	"	23 déc.	1859	7 mars	1857
Braun, Frederick	"	8 mars	1764	1er juil.	1867
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct.	1873	1er oct.	1879

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1916—*Fin*.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'Acte 31 Vic., chap. 12.					
McDougall, Hon. Wm	Ministre	1er juil.	1867	7 déc.	1869
Langevin, C. B., Hon. Hector L	"	8 déc.	1869	6 nov.	1873
Mackenzie, Hon. Alexander	"	17 nov.	1873	16 oct.	1878
Tupper, C.B., K.C.M.G., Sir Charles	"	17 oct.	1878	19 mai	1879
Langevin, C.B., K.C.M.G , Sir Hector L	"	20 mai	1879	11 août	1891
Smith, Hon. Frank	Ministre suppléant	14 août	1891	10 janv.	1892
Ouimet, Hon. Joseph Aldéric	Ministre	11 janv.	1892	30 avril	1896
Desjardins, Hon. Alphonse	"	1er mai	1896	12 juill.	1896
Tarte, Hon. J. Israël	"	13 juill.	1896	21 oct.	1902
Sutherland, Hon. James	"	11 nov.	1902	3 mai	1905
Hyman, Hon. Charles S	"	22 mai	1905	29 août	1907
Pugsley, Hon. Wm	"	30 août	1907	12 oct.	1911
Monk, Hon. F. D	"	12 oct.	1911	22 "	1912
Rogers, Hon. Robert	"	29 "	1912		
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 mai	1868	1er oct.	1879
Baillargé, G. F	"	4 oct.	1879	31 déc.	1890
Gobeil, A., I.S.O	"	1er janv.	1891	2 juin	1908
Hunter, James B	"	1er juill.	1908		
St. Laurent, Arthur	Sous-ministre adjoint	1er "	1908		
Braun, Frederick	Secrétaire	1er "	1867	30 sept.	1879
Chapleau, S	"	1er oct.	1879	4 nov.	1880
Ennis, F. H	"	5 nov.	1880	13 janv.	1885
Gobeil, A	"	23 janv.	1885	31 déc.	1890
Roy, E. F. E	"	1er "	1891	31 "	1900
Gélinas, Fred	"	8 juin	1901	2 juill.	1908
Tessier, Napoléon	"	11 août	1908	2 juin	1910
Desrochers, Rodolphe Charles	"	1er juill.	1910		
McPherson, D. A	Secrétaire adjoint	18 janv.	1891	11 avril	1893
Desrochers, Rodolphe Charles	" "	8 "	1896	30 juin	1910
Dillon, R. W	" "	1er déc.	1910	23 mars	1911
Colman, L. H	" "	23 mai	1911		
Page, John	Ingénieur en chef	1er juill.	1868	1er oct.	1879
Perley, H. F	" "	25 nov.	1880	10 juill.	1891
Coste, Louis	" "	26 juill.	1892	18 mars	1899
Lafleur, E. D	" "	7 janv.	1905		
Dufresne, A. R	Ingénieur en chef adjoint	13 mai	1910		
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 "	1871	30 oct.	1881
Fulther, Thomas	" "	31 oct.	1881	30 juin	1897
Ewart, David, I.S.O	" "	2 nov.	1897	30 sept.	1914
Horwood, E. L	" "	1er oct.	1914		